This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

**Usage guidelines**

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

**About Google Book Search**

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

**Über dieses Buch**

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

**Nutzungsrichtlinien**

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

**Über Google Buchsuche**

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

A 756,775

345 B
Bürger
Deutschlands
Eisenbahnen im
Jahre 1845.
Library University of Michigan

TRANSPORTATION LIBRARY
UNIVERSITY OF MICHIGAN

FROM THE LIBRARY OF
Professor Karl Heinrich Rau
OF THE UNIVERSITY OF HEIDELBERG
PRESENTED TO THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
BY
Mr. Philo Parsons
OF DETROIT
1871

4 E. 2

# Deutschlands Eisenbahnen im Jahr 1845.

PARSONS LIBRARY University of MICHIGAN

Nach

**officiellen Berichten**

der respectiven Eisenbahn-Directionen und andern zuverlässigen Quellen

bearbeitet

von

**Emil Bürger,**
Techniker des Eisenbahnbaues.

TRANSPORTATION LIBRARY

Dritte vermehrte Ausgabe mit 21 geogr. Karten.

Karlsruhe.
Druck und Verlag von C. Macklot.
1845.

FROM THE LIBRARY OF
Professor Karl Heinrich Rau
OF THE UNIVERSITY OF HEIDELBERG
PRESENTED TO THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
BY
Mr. Philo Parsons
OF DETROIT
1871

TRANSPORTATION LIBRARY

4 L. 2

# Deutschlands Eisenbahnen im Jahr 1845.

PARSONS LIBRARY University of MICHIGAN

Nach

**officiellen Berichten**

der respectiven Eisenbahn-Directionen und andern zuverlässigen Quellen

bearbeitet

von

**Emil Bürger,**
Techniker des Eisenbahnbaues.

TRANSPORTATION

Dritte vermehrte Ausgabe mit 21 geogr. Karten.

Karlsruhe.
Druck und Verlag von C. Macklot.
1845.

Transportation
Library

HE
3078
.B93
1845

Transport.

5.3.5/2W

# Vorwort zur dritten Ausgabe.

Es sind noch nicht zehn Jahre verflossen, daß die erste Eisenbahn für Dampfkraft in Deutschland eröffnet wurde, und schon hat ein Eisenbahnnetz sich über unser Vaterland so weit ausgebreitet, daß es im Verhältniß zu größeren Staaten bedeutende Fortschritte gemacht hat. — Deutscher Kunst- und Gewerbfleiß, deutsche Beharrlichkeit und ein segensreicher Frieden haben dies vermocht; noch fünf Jahre weiter, und kein Land des Continents wird Deutschland in dieser Beziehung überflügeln. — Es war jedoch nicht der Ehrgeiz, sich mit anderen Nationen messen zu wollen, eben so wenig ein Ueberfluß finanzieller Mittel, welche dies Alles in so kurzer Zeit ins Leben riefen, sondern die eiserne Nothwendigkeit und das Bestreben des Fortschrittes zur Erreichung geistiger und materieller Kräfte.

Die Eisenbahnen bilden gleichsam die Pulsadern des Erdballs. Sie haben in neuester Zeit einen großen Einfluß auf das Geschäftsleben geübt, welcher sich immer fühlbarer machen wird, je mehr das Eisenbahnnetz sich vervollständigt, oder je mehr Bahnen mit einander in Verbindung treten werden.

Dieser Moment war die Veranlassung, wodurch vorliegender Schrift ihr Daseyn gegeben wurde. — Die Ansicht, daß der größere Theil des Publikums, welcher einer solchen Schrift über Eisenbahnen benöthigt seyn dürfte, auch am meisten beachtet werden müßte, haben den Verfasser bei Bearbeitung derselben geleitet.

Reisende, Kaufleute und Spediteure, überhaupt Geschäftsmänner, welche Waaren, Güter und Producte auf Eisenbahnen versenden, finden in diesem Werkchen möglichst ausführliche Tarife und bequem eingerichtete Zugskarten.

Capitaliſten und Actionäre haben durch die Eiſenbahnen ein ergiebiges Feld für ihre Thätigkeit gewonnen. Eine klare Ueberſicht von den Verhältniſſen aller deutſchen Bahnen kann Jedem nur willkommen ſeyn.

Techniker — unter dieſer allgemeinen Benennung ſind überhaupt alle mit Eiſenbahnen im Verkehr ſtehenden Geſchäftsmänner gemeint — finden in dieſer Schrift eine kurze Erwähnung der Hauptmomente der Eiſenbahnen. — Dieſe Ueberſicht ſoll nur dazu dienen, ihrem Gedächtniß zu Hülfe zu kommen und ſie bei wiſſenſchaftlicher Bereiſung von Eiſenbahnen auf Das aufmerkſam machen, was ihnen Intereſſe bieten dürfte.

Auf welche Weiſe die Materialien zu dieſem Werkchen erlangt ſind, iſt auf dem Titel deſſelben angegeben. — Zugleich wird hierbei den geehrten Eiſenbahn-Directionen für Ihre gütige Zuſendung von Berichten ꝛc. der ergebenſte Dank dargebracht, und es werden Dieſelben gebeten, auch fernere Mittheilungen der Verlagshandlung durch Buchhändlergelegenheit oder durch die Poſt gefälligſt zukommen zu laſſen.

Indem die Verlagshandlung durch Wohlfeilheit und ſchöne Ausſtattung dem Werkchen einen raſchen Abſatz verſchaffen will, wird gewiß jeder Billigdenkende derſelben die Gerechtigkeit widerfahren laſſen, daß ſie ihre Aufgabe gelöst hat, und inſofern ihr Anerkennung nicht verſagen. Auch beabſichtigt dieſelbe, um das Werkchen vor Veraltung zu ſichern, zeitweiſe Nachträge zu liefern.

Schließlich dürfte hier die Bemerkung am Platz ſeyn, warum dieſe dritte Ausgabe in eine andere Verlagshandlung überging. — Die reſpectiven Käufer der früheren erſten oder zweiten Ausgabe werden ſich entſinnen, daß 1843 und 1844 eine gedrängte Abhandlung über Deutſchlands Eiſenbahnen in Honek's Volkskalender als beſonderer Anhang beigegeben wurde. Da jedoch der Kalender nur Raum für wenige Druckbogen geſtattete, ſo war es nicht möglich, das bedeutend angewachſene Material über den Stand der Eiſenbahnen im Jahre 1845 wieder in einen ſo kleinen Raum einzuzwängen. Dies war die Urſache, warum nun dieſe Abhandlungen als ein für ſich beſtehendes Werkchen in die Welt gehen, welches freundliche Aufnahme hofft und gewiß auch finden wird.

Carlsruhe, im Juli 1845.

**Der Verfaſſer.**

# Inhalts-Verzeichniß.


Seite

Geschichtstafel der deutschen Eisenbahnen . . . . . 5

**Beschreibung der einzelnen Eisenbahnen.**

1) Großherzoglich badische Eisenbahnen (Mannheim-Baden-Kehl-Freiburg) . . . . . 8
2) Elsäßische Eisenbahnen (Straßburg-Basel-Thann) . . . . . 25
3) Taunus-Eisenbahn (Frankfurt-Mainz-Wiesbaden) . . . . . 33
4) Bonn-Cöln . . . . . 40
5) Düsseldorf-Elberfeld . . . . . 43
6) Rheinisch-belgische Eisenbahn (Cöln-Aachen-Herbesthal) . . . 48
Nachtrag . . . . . 204
7) Belgische Eisenbahnen . . . . . 59
8) München-Augsburg . . . . . 69
Nachtrag . . . . . 217
9) Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth) . . . . . 73
10) Königlich bayerische Ludwigs-Süd-Nordbahn (Augsburg-Bamberg) . . . . . 75
Nachträge . . . . . 205 u. 217
11) Sächsisch-bayerische Eisenbahn (Leipzig-Altenburg-Crimmitzschau) 79
Nachtrag . . . . . 205
12) Leipzig-Dresden . . . . . 85
13) Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig . . . . . 94
14) Magdeburg-Oschersleben-Halberstadt . . . . . 101
15) Braunschweig-magdeburger Eisenbahn (Wolfenbüttel-Oschersleben) 106
16) Braunschweig-Harzburg . . . . . 109
17) Hannover-Braunschweig . . . . . 113
18) Berlin-Hamburg (A. Berlin-Bergedorf) . . . . . 117
(B. Hamburg-Bergedorf) . . . . . 120
Nachtrag . . . . . 206
19) König Christian VIII. Ostseebahn (Altona-Kiel) . . . . . 123
20) Berlin-anhaltische Eisenbahn (Berlin-Wittenberg-Cöthen) . . 130
21) Berlin-Potsdam . . . . . 138
22) Berlin-Stettin . . . . . 141
(Stettin-Stargard) . . . . . 145
23) Berlin-Frankfurt a. d. O. . . . . 148

Seite
24) Niederschlesisch-märkische Eisenbahn (Breslau-Liegnitz) . . . 155
25) Breslau-Freiburg-Schweidnitz . . . . . 161
26) Oberschlesische Eisenbahn (Breslau-Oppeln) . . . . . 166
27) Prag-Pilsen-Budweis (Prag-Lahna) . . . . . 171
28) Budweis-Linz-Gmunden . . . . . 173
29) Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (Wien-Stockerau-Brünn-Olmütz-Leipnick) . . . . . 180
30) Kaiser-Ferdinands-Südbahn (Wien-Triest) (A. Wien-Gloggnitz) 189
(B. Gloggnitz-Mürzzuschlag. Uebergang über den Semmering) 199
(C. Kaiserl. königl. Staats-Eisenbahn. Mürzzuschlag-Grätz) . 200

---

Uebersicht der Eisenbahn-Effecten in Deutschland und einigen angrenzenden Ländern . . . . . 207
Verhältniß der deutschen Münzen zu einander und Vergleichung des französischen und englischen Geldes mit dem deutschen Gelde . . 209
Uebersicht der Baukosten von den in Deutschland bis zum Juli 1845 erbauten Eisenbahnen . . . . . 210
Uebersicht von der Frequenz und der Total-Einnahme auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1844 . . . . . 212
Die Erträgnisse der Eisenbahnen im Jahre 1844, in Großbritannien, Frankreich, Belgien und Deutschland . . . . . 214
Uebersicht von den Preisen der Plätze auf sämmtlichen deutschen Eisenbahnen, für die badische Wegstunde oder französische Lieues; Taxe in rheinl. Kreuzern . . . . . 215
Uebersicht von den Fahrpreisen ꝛc. für die geographische Meile; Taxe in Silbergroschen à 12 ₰ . . . . . 216

# Geschichtstafel der deutschen Eisenbahnen.

| Eröffnet | | | Bezeichnung der Bahnen. | Landesgebiet. | Länge der Bahnen. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Jahr. | Monat. | Tag. | | | Weg-stunden. | Deutsche Meilen. |
| 1830 | März | 21 | Von Prag bis Lahna . . | Oesterreich . . . . | 12,80 | 7,68 |
| 1832 | August | 1 | Budweis-Linz . . . . . | „ . . . . | 29 | 17,40 |
| 1835 | Decbr. | 7 | Nürnberg-Fürth . . . . . | Bayern . . . . . | 1,36 | 0,82 |
| 1836 | März | 23 | Linz-Gmunden . . . . . | Oesterreich. . . . . | 15,28 | 9,17 |
| 1837 | April | 24 | Leipzig-Althen . . . . . | Königreich Sachsen | 1,67 | 1 |
| 1838 | Januar | 6 | Wien-Wagram . . . . . | Oesterreich . . . . | 4,17 | 2,50 |
| „ | April | 16 | Wagram-Gänserndorf. . . | „ . . . . | 2,50 | 1,50 |
| „ | Octbr. | 30 | Berlin Potsdam . . . . . | Preußen . . . . . | 5,93 | 3,56 |
| „ | Novbr. | 28 | Braunschweig-Wolfenbüttel (15,10 Std. = 9,06 Ml.) | Braunschweig. . . | 2,50 | 1,50 |
| 1839 | April | 7 | Althen-Dresden . . . . . | Königreich Sachsen | 24,13 | 14,48 |
| „ | Mai | 9 | Gänserndorf-Dürnkrut . . | Oesterreich . . . . | 5 | 3 |
| „ | Juni | 6 | Dürnkrut-Lundenburg . . . | „ . . . . | 6,67 | 4 |
| „ | „ | 29 | Magdeburg-Schönebeck . . | Preußen. . . . . | 3,33 | 2 |
| „ | Juli | 7 | Lundenburg-Brünn . . . . | Oesterreich . . . . | 15 | 9 |
| „ | August | 2 | Cöln-Müngersdorf . . . . | Preußen . . . . . | 1,62 | 0,97 |
| „ | Septbr. | 8 | Schönebeck bis zur Saale | „ . . . . . | 2,92 | 1,75 |
| „ | „ | 11 | Frankfurt a. M.-Hattersheim (62,01 Std. = 37,21 Ml.) | Frankfurt u. Nassau | 3,34 | 2,01 |
| 1840 | März | 10 | Castel-Wiesbaden . . . . . | Hessen-D. u. Nassau | 1,92 | 1,15 |
| „ | April | 13 | Hattersheim-Castel . . . . | Nassau u. Hessen-D. | 4,17 | 2,50 |
| „ | Juni | 19 | Von der Saale bis Cöthen | Preußen u. Cöthen | 5,51 | 3,30 |
| „ | Juli | 22 | Cöthen-Halle . . . . . | Cöthen u. Preußen | 7,92 | 4,75 |
| „ | August | 3 | Biebericher-Zweigbahn . . | Nassau . . . . . | 0,34 | 0,20 |
| „ | „ | 18 | Halle-Leipzig . . . . . | Preußen u. K. Sachs. | 7,08 | 4,25 |
| „ | Septbr. | 1 | Cöthen-Dessau . . . . . | Anhalt. Länder . . | 5,02 | 3,01 |
| „ | „ | 11 | Mannheim-Heidelberg. . . | Baden . . . . . | 4,20 | 2,52 |
| „ | Octbr. | 4 | München-Augsburg . . . . (49,81 Std. = 29,87 Ml.) | Bayern . . . . . | 13,65 | 8,19 |
| 1841 | Mai | 1 | Lundenburg-Hradisch . . . | Oesterreich . . . . | 13,33 | 8 |
| „ | „ | 29 | Wien-Baden . . . . . | „ . . . . | 5,80 | 3,48 |
| „ | Juni | 20 | Baden-Wiener Neustadt . . | „ . . . . | 5,17 | 3,10 |
| „ | Juli | 1 | Berlin-Jüterbogk . . . . . | Preußen . . . . . | 14,41 | 8,65 |
| „ | „ | 26 | Florisdorf-Stockerau . . . | Oesterreich . . . . | 5 | 3 |
| „ | „ | 31 | Aachen-Düren . . . . . | Preußen . . . . . | 6,92 | 4,15 |
| „ | August | 18 | Dessau-Koßwig . . . . . | Anhalt . . . . . | 4,67 | 2,80 |
| „ | „ | 28 | Koßwig-Wittenberg . . . . | Anhalt u. Preußen | 2,53 | 1,52 |
| „ | Septbr. | 1 | Düsseldorf-Elberfeld . . . . | Preußen . . . . . | 5,97 | 3,58 |
| „ | „ | 1 | Hradisch-Prerau . . . . . | Oesterreich . . . . | 10 | 6 |

| Eröffnet. | | | Bezeichnung der Bahnen. | Landesgebiet. | Länge der Bahnen. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Jahr. | Monat. | Tag. | | | Weg-ſtunden. | Deutſche Meilen. |
| 1841 | Septbr. | 6 | Müngersdorf-Düren . . . | Preußen . . . . . | 7,28 | 4,37 |
| " | " | 10 | Jüterbogk-Wittenberg . . . | " . . . . . | 7,62 | 4,57 |
| " | Octbr. | 17 | Prerau-Olmütz . . . . . | Oeſterreich . . . . | 5 | 3 |
| " | " | 24 | Wien. Neuſtadt-Neunkirchen | " . . . . | 3,20 | 1,92 |
| " | " | 31 | Wolfenbüttel-Harzburg . . (104,51 Std. = 62,71 Ml.) | Braunſchweig . . . | 7,61 | 4,57 |
| 1842 | Mai | 5 | Neunkirchen-Gloggnitz . . . | Oeſterreich . . . . | 2,78 | 1,67 |
| " | " | 17 | Hamburg-Bergedorf . . . | Hamburg u. Lübeck | 3,65 | 2,19 |
| " | " | 22 | Breslau-Ohlau . . . . . | Preußen . . . . . | 5,40 | 3,25 |
| " | Auguſt | 1 | Berlin-Neuſtadt. Ebw. . . | " . . . . . | 10 | 6 |
| " | " | 3 | Ohlau-Brieg . . . . . | " . . . . . | 3,76 | 2,25 |
| " | " | 15 | Prerau-Leipnick . . . . . | Oeſterreich . . . . | 3,33 | 2 |
| " | Septbr. | 19 | Leipzig-Altenburg . . . . . | K. Sachſ. u. Altenb. | 8,84 | 5,30 |
| " | Octbr. | 23 | Berlin-Frankfurt a. O. . . | Preußen . . . . . | 18,28 | 10,97 |
| " | Novbr. | 10 | Neuſtadt Ebw.-Angermünde (61,04 Std. = 36,63 Meil.) | " . . . . . | 5 | 3 |
| 1843 | April | 10 | Heidelberg-Carlsruhe . . . | Baden . . . . . | 12,17 | 7,30 |
| " | Mai | 28 | Brieg-Oppeln . . . . . | Preußen . . . . . | 8,75 | 5,25 |
| " | Juli | 15 | Magdeburg-Halberſtadt . . | " . . . . . | 13,09 | 7,86 |
| " | " | 16 | Wolfenbüttel-Oſchersleben | Braunſchweig . . | 11,96 | 7,18 |
| " | Auguſt | 16 | Angermünde-Stettin . . . | Preußen . . . . . | 15,25 | 9,15 |
| " | Octbr. | 15 | Aachen-Herbesthal . . . . | " . . . . . | 3,50 | 2,10 |
| " | " | 28 | Breslau-Freiburg . . . . . | " . . . . . | 12,88 | 7,73 |
| " | Decbr. | 3 | Hannover-Telgt . . . . . (85,52 Std. = 51,32 Ml.) | Hannover . . . . . | 7,92 | 4,75 |
| 1844 | Febr. | 13 | Bonn-Cöln . . . . . | Preußen . . . . . | 6,60 | 3,96 |
| " | März | 15 | Altenburg-Crimmitzſchau . | Altenb. u. Sachſen | 6,48 | 3,87 |
| " | Mai | 1 | Carlsruhe-Raſtadt . . . . | Baden . . . . . | 5,40 | 3,24 |
| " | " | 6 | Raſtadt-Oos . . . . . | " . . . . . | 2,03 | 1,22 |
| " | " | 19 | Telgt-Braunſchweig . . . . | Hann. u. Braunſch. | 5,71 | 3,43 |
| " | Juni | 1 | Oos-Offenburg . . . . . | Baden . . . . . | 8,93 | 5,36 |
| " | " | 1 | Appenweier-Kehl . . . . . | " . . . . . | 2,77 | 1,66 |
| " | Juli | 20 | Königszelt-Schweidnitz . . | Preußen . . . . . | 1,93 | 1,16 |
| " | Auguſt | 25 | Nürnberg-Bamberg . . . . | Bayern . . . . . | 12,73 | 7,64 |
| " | Septbr. | 9 | Altona-Kiel . . . . . | Schleswig-Holſtein | 23,86 | 14,32 |
| " | Octbr. | 19 | Breslau-Liegnitz . . . . . | Preußen . . . . . | 14,24 | 8,54 |
| " | " | 21 | Mürzzuſchlag-Grätz . . . . | Oeſterreich . . . . | 21,50 | 12,90 |
| " | Novbr. | 20 | Augsburg-Donauwörth . . (121,34 Std. = 72,80 Ml.) | Bayern . . . . . | 9,16 | 5,50 |

4 L. 2

# Deutschlands Eisenbahnen im Jahr 1845.

PARSONS LIBRARY University of MICHIGAN

Nach

**officiellen Berichten**

der respectiven Eisenbahn-Directionen und andern zuverlässigen Quellen

bearbeitet

von

**Emil Bürger,**
Techniker des Eisenbahnbaues.

Thüringen

Dritte vermehrte Ausgabe mit 21 geogr. Karten.

Karlsruhe.
Druck und Verlag von C. Macklot.
1845.

# 1. Großherzoglich badiſche Eiſenbahnen.

(Mannheim-Baden-Kehl-Freiburg.)

Mit Zugskarte.

Wir entnehmen aus den gedruckten Vorlagen, welche die großherzogliche Regierung den Landſtänden gemacht hat, die hier folgenden Notizen. *)

**Geſchichtliches.** Durch das Geſetz vom 29. März 1838 iſt der Bau einer Eiſenbahn von Mannheim bis zur Schweizergrenze, ſo wie der Zweigbahn von Appenweier nach Kehl, auf Staatskoſten beſchloſſen worden. Ein weiteres Geſetz wurde gleichzeitig über die Abtretung der für die Eiſenbahnanlage erforderlichen Gelände erlaſſen. — Zur oberen Leitung der Geſchäfte wurde eine eigene Behörde, die Eiſenbahnbau-Direction errichtet, welche am 16. Mai 1838 in Wirkſamkeit trat, und die Vorarbeiten für die ganze Bahn bereits im Mai 1839 vollendet hatte. Ihre Wirkſamkeit erſtreckte ſich bis zur Vollendung der erſten Bahnſection zwiſchen Mannheim und Heidelberg, worauf dieſelbe, des ausgedehnten Geſchäfts wegen, am 3. September 1840 mit der Ober-Direction des Waſſer- und Straßenbaues vereinigt wurde. Dieſe Behörde iſt jedoch nur mit der Ausführung der Bahnanlage beauftragt, der Betrieb und die Unterhaltung der Bahn hingegen ſind am 31. Auguſt 1840 der Ober-Poſt-Direction unter dem Beirathe der Bauverwaltung übertragen worden. Der Bau der Bahn hat am 14. September 1838 zwiſchen Heidelberg und Mannheim begonnen; die vollendeten Bahnſtrecken wurden wie folgt eröffnet: Von Mannheim bis Heidelberg am 11. September 1840, bis Carlsruhe 10. April 1843, bis Raſtatt 1. Mai 1844, bis Oos (bei Baden) 6. Mai 1844, bis Offenburg und Kehl (bei Straßburg) 1. Juni 1844, bis Baden 25. Juli 1845 und bis Freiburg 1. Auguſt 1845.

**Zugsrichtung der Bahn.** Der Art. 1 des erwähnten Geſetzes hat die Richtung der Bahn feſtgeſtellt; derſelbe lautet: Von Mannheim über Heidelberg, Carlsruhe, Raſtatt, Offenburg, Dinglingen und Freiburg bis zur Schweizergränze bei Baſel wird eine Eiſenbahn erbaut. Kehl wird durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbunden. Zwiſchen den genannten Orten an der Hauptbahn ſoll dieſelbe möglichſt nahe dem Gebirge, mit beſonderer Rückſicht auf die Ausmündungen von Seitenſtraßen, an den dort liegenden volkreichen Orten hingeführt werden, wo

*) Wer ſich über den Stand der großherzoglich badiſchen Eiſenbahn vollſtändig unterrichten will, den machen wir auf folgendes im vorigen Jahre erſchienene Werk aufmerkſam: „Ausführliche Nachweiſung über den Eiſenbahnbau im Großherzogthum Baden nach dem Stand am 1. Januar 1844," mit 22 Beilagen (32 Bogen Text in Quart) und einem beſondern aus 60 lithographirten Blättern (in Imp. Fol.) beſtehendem Hefte. — Bearbeitet und herausgegeben von den Beamten der großherzoglichen Ober-Direction des Waſſer- und Straßenbaues. — Carlsruhe, im Selbſtverlag der großherzogl. Ober-Direction des Waſſer- und Straßenbaues 1844. Preis 9 fl. rhein. = 7 1/2 fl. C.-M. = 5 ℳ 5 ßr. (Beide Theile ſind ſchön ausgeſtattet und cartonirt.)

Transport.

5-3-5/7W

# Vorwort zur dritten Ausgabe.

Es sind noch nicht zehn Jahre verflossen, daß die erste Eisenbahn für Dampfkraft in Deutschland eröffnet wurde, und schon hat ein Eisenbahnnetz sich über unser Vaterland so weit ausgebreitet, daß es im Verhältniß zu größeren Staaten bedeutende Fortschritte gemacht hat. — Deutscher Kunst- und Gewerbfleiß, deutsche Beharrlichkeit und ein segensreicher Frieden haben dies vermocht; noch fünf Jahre weiter, und kein Land des Continents wird Deutschland in dieser Beziehung überflügeln. — Es war jedoch nicht der Ehrgeiz, sich mit anderen Nationen messen zu wollen, eben so wenig ein Ueberfluß finanzieller Mittel, welche dies Alles in so kurzer Zeit ins Leben riefen, sondern die eiserne Nothwendigkeit und das Bestreben des Fortschrittes zur Erreichung geistiger und materieller Kräfte.

Die Eisenbahnen bilden gleichsam die Pulsadern des Erdballs. Sie haben in neuester Zeit einen großen Einfluß auf das Geschäftsleben geübt, welcher sich immer fühlbarer machen wird, je mehr das Eisenbahnnetz sich vervollständigt, oder je mehr Bahnen mit einander in Verbindung treten werden.

Dieser Moment war die Veranlassung, wodurch vorliegender Schrift ihr Daseyn gegeben wurde. — Die Ansicht, daß der größere Theil des Publikums, welcher einer solchen Schrift über Eisenbahnen benöthigt seyn dürfte, auch am meisten beachtet werden müßte, haben den Verfasser bei Bearbeitung derselben geleitet.

Reisende, Kaufleute und Spediteure, überhaupt Geschäftsmänner, welche Waaren, Güter und Producte auf Eisenbahnen versenden, finden in diesem Werkchen möglichst ausführliche Tarife und bequem eingerichtete Zugskarten.

nicht überwiegende Gründe eine Ausnahme rechtfertigen. — Aus dem hier folgenden Nivellement ist sowohl die Zugsrichtung als auch die Länge der Bahn ersichtlich.

Nivellement.

| Länge in Ruthen. | Stationen. | Höhe über dem Meere. |
|---|---|---|
| — | Mannheim | 324 Fuß. |
| 6220 | Heidelberg | 376 „ |
| 4457 | Wiesloch | 374 „ |
| 3436 | Langenbrücken | 368 „ |
| 3064 | Bruchsal | 385 „ |
| 5649 | Durlach | 391 „ |
| 1422 | Carlsruhe | 385 „ |
| 2296 | Ettlingen | 408 „ |
| 2747 | Malsch | 406 „ |
| 1302 | Muggensturm | 415 „ |
| 1659 | Rastadt | 402 „ |
| 3008 | Oos | 426 „ |
| 1382 | Baden * | 515 „ |
| — | Oos | 426 „ |
| 3676 | Bühl | 461 „ |
| 2790 | Achern | 486 „ |
| 4187 | Appenweier | 498 „ |
| 2729 | Kork * | 471 „ |
| 1382 | Kehl * bei | 472 „ |
| 242 | Straßburg | |
| 51,648 | Ruthen Transport. | |
| 51,648 | Ruthen Transport. | |
| — | Appenweier | 498 Fuß. |
| 2572 | Offenburg | 537 „ |
| 3041 | Niederschopfheim | 519 „ |
| 2978 | Dinglingen | 545 „ |
| 2752 | Orschweier | 564 „ |
| 3065 | Kenzingen | 594 „ |
| 3892 | Emmendingen | 680 „ |
| 2467 | Denzlingen | 790 „ |
| 2763 | Freiburg | 902 „ |
| 4799 | Krotzingen | 776 „ |
| 1984 | Heitersheim | 761 „ |
| 2845 | Müllheim | 783 „ |
| 1960 | Schliengen | 810 „ |
| 2170 | Rheinweiler | 864 „ |
| 5378 | Leopoldshöhe bei Basel | 848 „ |
| 94,314 | Ruthen = 282,942 Meter = 63,67 Wegstunden = 38,20 Meilen. | |

* Baden, Kork und Kehl sind Stationen der Zweigbahnen. Bei Kehl liegt der provisorische Bahnhof am rechten Kinzigufer, 242 Ruthen vom Commandanturgebäude, seinem späteren Bestimmungsorte, entfernt.

Vorstehende Höhenpunkte konnten nicht durch gleichmäßige Steigungen in Verbindung gebracht werden, vielmehr sind letztere den Terrainverhältnissen zweckmäßig angepaßt worden. — Jedoch sind die Steigungsverhältnisse sehr günstig, wie aus folgender Uebersicht zu ersehen ist:

1. Abtheilung von Mannheim bis Carlsruhe.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Horizontal . . . . . | 8400 Ruthen = | 5,67 | Wegstunden. |
| Von 0 bis einschl. 0,2 % od. 1:500 | 9800 „ = | 6,61 | „ |
| „ 0,2 „ „ 0,3 % od. 1:333 | 3270 „ = | 2,21 | „ |
| „ 0,3 „ „ 0,35 % od. 1:286 | 2870 „ = | 1,94 | „ |
| | 24,340 Ruthen = | 16,43 | Wegstunden. |

Von Mannheim ausgehend beträgt das Steigen in den einzelnen Abtheilungen . . . . . 167 Fuß.
das Gefäll dagegen . . . . . 106 „
Differenz: Steigen 61 Fuß.

### II. Abtheilung von Carlsruhe bis Offenburg.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Horizontal . . . . . | 12,254 | Ruthen | = | 8,27 | Wegſtunden. |
| Von 0 bis einſchl. 0,2 % od. 1:500 | 5,034 | „ | = | 3,40 | „ |
| „ 0,2 „ „ 0,3 % od. 1:333 | 5,436 | „ | = | 3,67 | „ |
| „ 0,3 „ „ 0,4 % od. 1:250 | 1,478 | „ | = | 1,00 | „ |
| | 24,202 | Ruthen | = | 16,34 | Wegſtunden. |

Von Carlsruhe ausgehend beträgt das Steigen in den einzelnen Abtheilungen . . . . . 215 Fuß.
das Gefäll dagegen . . . . . 63 „
Differenz: Steigen 152 Fuß.

### III. Abtheilung von Offenburg bis Freiburg.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Horizontal . . . . . | 5370 | Ruthen | = | 3,62 | Wegſtunden. |
| Von 0 bis einſchl. 0,1 % od. 1:1000 | 2270 | „ | = | 1,53 | „ |
| „ 0,1 „ „ 0,2 % od. 1: 500 | 4120 | „ | = | 2,79 | „ |
| „ 0,2 „ „ 0,3 % od. 1: 333 | 3420 | „ | = | 2,31 | „ |
| „ 0,3 „ „ 0,4 % od. 1: 250 | 1640 | „ | = | 1,11 | „ |
| „ 0,4 „ „ 0,5 % od. 1: 200 | 2920 | „ | = | 1,97 | „ |
| „ 0,5 „ „ 0,53 % od. 1: 188 | 1220 | „ | = | 0,82 | „ |
| | 20,960 | Ruthen | = | 14,15 | Wegſtunden. |

Von Offenburg ausgehend beträgt das Steigen in den einzelnen Abtheilungen . . . . . 402 Fuß.
das Gefäll dagegen . . . . . 37 „
Differenz: Steigen 365 Fuß.

### IV. Abtheilung von Freiburg bis zur Schweizergrenze.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Horizontal . . . . . | 8,600 | Ruthen | = | 5,80 | Wegſtunden. |
| Von 0 bis einſchl. 0,15 % od. 1:666 | 2,250 | „ | = | 1,52 | „ |
| „ 0,15 „ „ 0,2 % od. 1:500 | 1,130 | „ | = | 0,76 | „ |
| „ 0,2 „ „ 0,3 % od. 1:333 | 3,930 | „ | = | 2,65 | „ |
| „ 0,3 „ „ 0,4 % od. 1:250 | 1,760 | „ | = | 1,19 | „ |
| „ 0,4 „ „ 0,5 % od. 1:200 | 1,460 | „ | = | 0,99 | „ |
| | 19,130 | Ruthen | = | 12,91 | Wegſtunden. |

Von Freiburg abgehend beträgt das Gefäll in den einzelnen Abtheilungen . . . . . 173 Fuß.
das Steigen von den niedrigſten Punkten . . . . 119 „
Differenz: Gefäll 54 Fuß.

### V. Abtheilung. Zweigbahn von Oos nach Baden.

| | | |
|---|---|---|
| Horizontal . . . . . | 45 Ruthen | Bahnhof zu Oos. |
| 0,15 % oder 1:666 St. auf | 22 „ | |
| 0,3 % „ 1:333 „ „ | 34 „ | |
| Transport | 101 Ruthen. | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Transport | 101 | Ruthen. | |
| 0,6 | % | oder 1:166 | St. auf | 44 | „ | |
| 0,8 | % | „ 1:125 | „ „ | 267 | „ | |
| 0,3 | % | „ 1:333 | „ „ | 200 | „ | |
| 0,8 | % | „ 1:125 | „ „ | 710 | „ | |
| Horizontal . . . . . | | | | 60 | „ | Bahnhof zu Baden. |
| | | | | 1382 | Ruthen = 0,93 Wegstunden. | |

Von Oos ausgehend beträgt das Steigen 88 Fuß.

VI. Abtheilung. Zweigbahn von Appenweier nach Kehl.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Horizontal . . . . . | 1383 | Ruthen | = 0,93 Wegstunden. |
| Von 0 bis einschl. 0,2 % oder 1:500 | 2340 | „ | = 1,58 „ |
| „ 0,2 „ „ 0,3 % „ 1:333 | 740 | „ | = 0,50 „ |
| | 4463 | Ruthen | = 3,01 Wegstunden. |

Die Krümmungen der Bahn sind sehr günstig, denn die Radien der Curven haben meistens über 3000 Fuß Länge; jedoch ist eine, welche die Kehler Zweigbahn bei Appenweier verbindet, von 600 Fuß Radius angewendet.

**Gütererwerbung.** Für die Anlage der Bahn sammt Bahnhöfen von Mannheim bis Leopoldshöhe bei Basel und von Appenweier nach Kehl sind 1572 Morgen Geländ erforderlich, welche einen Aufwand von 2,206,674 fl. verursachen werden. — Der Durchschnittspreis per Morgen beträgt demnach 1403 fl.

**Planum.** Die Herstellung des Bahndammes einschließlich der Stationen von Mannheim bis Offenburg, und von Appenweier bis Kehl, hat eine Auffüllung von ungefähr 107,000 Cubikruthen Erdmasse erfordert, welche an bedeutenden Ab- und Auftragen durch Dienstbahnen gefördert wurden. Die Kosten machten beiläufig 1,725,000 fl. — Ueber die Erdarbeiten der obern Bahnstrecke ist noch nichts veröffentlicht.

**Uebergangswerke und Flußbauten.** Auf der ganzen Bahn (mit Ausnahme von Oos-Baden) sind 101 größere Bauwerke, als Brücken, Viaducte und Durchfahrten, 754 kleine Durchlässe und Dohlen, 317 Wegübergänge und 31 Fluß- und Straßen-Correctionen erforderlich, welche einen Gesammtaufwand von 2,713,905 fl. verursachen werden. — Bemerkenswerthe Bauten sind: Die Brücken über die Pfinz, Alb, Murg, Rench, Acher, Kinzig, Elz und Dreisam; ferner die Viaducte bei Appenweier, Windschläg, Offenburg u. s. w.

**Construction des Schienenweges.** Der Bahndamm ist zu 25 Fuß Kronenbreite, für zwei Geleise ausreichend, angelegt, vorerst wurde jedoch nur 1 Geleise ausgeführt; in den Bahnhöfen befinden sich indessen mehrere Geleise. Die Spurweite beträgt $5^1/_3$ Fuß oder 1,6 Meter. In Section I. besteht der Unterbau abwechselnd aus Quadern und eichenen Querschwellen, welche von Mitte zu Mitte 7,5 Fuß entfernt liegen und mit Kies und Schotter fundamentirt sind; auf diesen wurden die Langschwellen befestiget. Sämmtliche Schwellen wurden kyanisirt,

d. h. in Sublimatauflösung gebeizt. In Section II. sind die Quader weggelassen, und die Querschwellen 5 Fuß von einander entfernt gelegt. In Section III. und weiter aufwärts wurden die Querschwellen auf 7 Fuß Entfernung gelegt, jedoch Alles stark mit Steingestück fundamentirt. Von da an wurden nur die Querschwellen kyanisirt. — Die angewendeten Brückschienen wiegen 14 ℔ per laufenden Fuß und sind durch Hakenkloben befestigt. Die Schienenstöße sind durch Unterlagsplatten gesichert, und mittelst Deckplatten und Schraubenbolzen mit den Langschwellen verbunden. — Die Herstellung des ersten Geleises wird 5,281,892 fl. kosten; das zweite Geleise, welches gegenwärtig gelegt werden soll, wird bei Annahme von 16 ℔ Gewicht per laufenden Fuß Schienen um den Preis von 10 fl. 30 kr. per ℔ einen Kostenaufwand von 4,930,000 fl. verursachen.

**Gebäude längs der Bahn.** Im Ganzen sind erforderlich 35 Bahnwartshäuser I. Classe, 174 II. Classe, 42 III. Classe und die Haltpunkte bei Friedrichsfeld, St. Ilgen, Untergrombach, Weingarten, Malsch, Muggensturm, Sinzheim, Steinbach, Renchen, Kork, Niederschopfheim, Orschweier, Riegel, Dinglingen, Wolfenweiler, Heitersheim, Rheinweiler und Efringen. Die Kosten werden 490,577 fl. betragen.

**Einfriedigung der Bahn.** Diese wird durch ein Lattengeländer ausgeführt, an welches Maulbeerpflanzen und andere Gesträuche gepflanzt werden. Die Kosten betragen für die ganze Bahn 144,391 fl.

**Bahnhöfe und Stationsplätze.** Diese sind in einem so großen Maßstabe angelegt worden, daß sie muthmaßlich für den Bedarf von spätern Generationen ausreichen werden. — Die Bahn erhält 8 Hauptstationen: Mannheim, Heidelberg, Carlsruhe, Oos, Offenburg, Kehl, Freiburg und an der Schweizergrenze. Ferner 15 Zwischenstationen: Wiesloch, Langenbrücken, Bruchsal, Durlach, Ettlingen, Rastatt, Bühl, Achern, Appenweier, Dinglingen, Kenzingen, Emmendingen, Krotzingen, Müllheim und Schliengen. Sodann 18 Haltpunkte, welche oben unter „Gebäude längs der Bahn" schon aufgeführt sind. — Carlsruhe ist der Centralpunkt, sowohl für die Werkstätten, als auch für die Magazine; nächstdem erhalten Heidelberg, Offenburg, Freiburg und die Schweizergrenze größere Werkstätten. Die größeren Bahnhöfe messen von 800 bis 2000 Fuß in der Länge und 200 bis 500 Fuß in der Breite. Sämmtliche Stationen sind fest eingefriedigt. Längs der Bahn sind alle 4 bis 5 Wegstunden Wasserreservoirs und Kohlenmagazine eingerichtet. — Die Anlagekosten sämmtlicher Stationen (jedoch ohne Einrichtung) betragen 3,594,869 fl.

**Betriebsmaterial.** Für die ganze Bahn sind in Rechnung genommen: 78 Locomotiven nebst Tender, einschließlich Reservestücke, zu 2,340,000 fl. — Ferner 1 Hofstaatswagen, 10 Personenwagen I. Classe, 69 I. und II. Classe combinirt, 20 II. Classe, 163 III. Classe, 81 Stehwagen; zusammen 343 Personenwagen zu ungefähr 13,500 Plätzen für 764,050 fl., sodann 66 Gepäckwagen, 137 gedeckte Güterwagen, 138 offene Güterwagen, 103 Equipagen- und Viehwagen und 9 Pferde-

wagen; zusammen 453 Lastwagen zu ungefähr 33,000 Ctr. Ladung für 786,750 fl.

**Die Zweigbahn von Oos nach Baden** bildet einen Theil der großherzoglich badischen Staatsbahn. Sie mißt 1382 Ruthen oder 0,93 Wegstunden. Sie erhält zu Baden am Eingange der Stadt einen kleinen Bahnhof. Der Bahndamm ist nur 14 Fuß breit für 1 Geleise angelegt worden. Das Bausystem ist dem der Hauptbahn gleich. Der Bau ist im Jahr 1843 in Angriff genommen, und die Bahn am 25. Juli 1845 eröffnet worden. Die Gesammtkosten dieser Zweigbahn werden sich auf ungefähr 300,000 fl. belaufen.

**Main-Neckar-Eisenbahn.** In Folge eines Staatsvertrags vom 25. Februar 1843 ist von den Regierungen des Großherzogthums Baden, des Großherzogthums Hessen und der freien Stadt Frankfurt der Bau einer Main-Neckar-Eisenbahn auf Staatskosten beschlossen worden. Der Bahnhof bei Frankfurt wird neben dem Taunusbahnhof erbaut. Die Bahn zieht hierauf über eine für dieselbe neu zu erbauende Brücke über den Main und sodann in gerader Richtung nach Darmstadt, woselbst der Centralbahnhof errichtet wird. Von hier zieht die Bahn an Weinheim und Ladenburg vorüber, überschreitet daselbst den Neckar und vereinigt sich bei Friedrichsfeld mit dem Bahndamm der badischen Hauptbahn, und endet in einem für dieselbe eigens erbauten Bahnhof zu Heidelberg. Ihre Länge beträgt 19,61 Wegstunden; davon ziehen 7,09 Stunden auf badischem Gebiet. Die Gesammtanlagekosten sind zu 6,809,367 fl. veranschlagt; von diesen hat die großherzogl. badische Regierung den sechsten Theil mit 1,134,895 fl. übernommen. Hiervon werden aber gedeckt durch den Ersatz, den Baden für den Bahndamm zwischen Heidelberg und Friedrichsfeld erhält, 50,000 fl.; so daß also das flüssig zu machende Bedürfniß zu 1,084,895 fl. anzunehmen ist. Hierzu kommt der Aufwand für Herstellung des zweiten Schienenweges von der Einmündung der Main-Neckar-Eisenbahn bei Friedrichsfeld bis in den mannheimer Bahnhof mit 274,300 fl. Mithin beträgt die Gesammtsumme für den Main-Neckar-Eisenbahnbau 1,359,195 fl.

**Kinzigthal-Bodenseebahn.** Der Bau einer Eisenbahn von Offenburg durch das Kinzig- und Donauthal in der Richtung zum Bodensee ist in Anregung gebracht worden. Die Zugsrichtung dieser Bahn ist durch Gebirge sehr beschränkt, sie wird über Donaueschingen ziehend sich in der Gegend bei Singen mit der constanz-baseler Bahn vereinigen. Die Vorarbeiten für diese Anlage haben im Sommer 1845 ihren Anfang genommen.

**Basel-Constanzer Bahn.** Sie wird von Constanz aus an der Nordseite des Untersees (Bodensee) geführt werden, und sich in der Gegend von Singen mit der vorstehenden Bahn vereinigen. Sodann in westlicher Richtung vor Schaffhausen sich dem Rheinthale zuwenden und bei Waldshut die züricher Bahn aufnehmen; ferner dem rechten Rheinufer entlang nach Leopoldshöhe bei Basel ziehen, und mit der badischen Hauptbahn in Verbindung treten. Die Vorarbeiten haben im Frühjahr 1845 begonnen. — Diese beiden Bahnen sollen auf Actien erbaut werden.

## Kostenaufwand für die Bahnanlage.

| Ord.-Zahl. | Bezeichnung der Sectionen. | Länge in Weg-stunden. | Kosten für die Bahn und ein Geleis. | Kosten für die Stations-Plätze. |
|---|---|---|---|---|
| | | | fl. | fl. |
| I. | Mannheim bis Heidelberg . . | 4,25 | 823,820 | 572,297 |
| II. | Heidelberg „ Bruchsal . . | 7,39 | 1,131,627 | 99,603 |
| III. | Bruchsal „ Carlsruhe . . | 4,80 | 862,557 | 779,407 |
| IV. | Carlsruhe „ Rastatt . . . | 5,40 | 948,336 | 110,013 |
| V. | Rastatt „ Oos . . . . . | 2,03 | 531,703 | 210,658 |
| VI. | Oos „ Appenweier . | 7,20 | 1,720,147 | 162,792 |
| VII. | Appenweier „ Offenburg . . | 1,75 | 387,223 | 236,860 |
| VIII. | Offenburg „ Dinglingen . | 4,04 | 1,029,653 | 106,331 |
| IX. | Dinglingen „ Kenzingen . . | 3,96 | 772,449 | 49,914 |
| X. | Kenzingen „ Freiburg . . | 5,95 | 1,753,289 | 421,953 |
| XI. | Freiburg „ Müllheim . . | 6,45 | 2,117,821 | 128,045 |
| XII. | Müllheim „ Schweizergr. | 6,50 | 2,245,985 | 379,673 |
| XIII. | Appenweier „ Kehl | 3,00 | 661,903 | 337,323 |
| | | 62,72 | 14,986,513 | 3,594,869 |
| | | | | 18,581,382 fl. |
| | Für Vorbereitungs- und Verwaltungskosten . | | | 550,000 „ |
| | Summe der Baukosten | | | 19,131,382 fl. |
| | Als Betriebsmaterial ist in Rechnung genommen: | | | |
| 78 | Locomotiven einschließlich Reservestücke à 30,000 fl. | | | 2,340,000 fl. |
| 343 | Personenwagen zu ungefähr 13,500 Plätzen . . . | | | 764,050 „ |
| 456 | Lastwagen zu ungefähr 33,000 ℔ Ladung . . . | | | 786,750 „ |
| | Reservefond für die Wagen . . . . . | | | 77,540 „ |
| | Ausrüstungsgegenstände für die Locomotiven u. Wagenzüge | | | 23,600 „ |
| | Summe der Transportmittel | | | 3,991,940 fl. |
| | Für Einrichtung der Bureaux und Wartsäle . . . . | | | 64,550 „ |
| | „ „ „ Magazine und Bahnhöfe . . . . | | | 49,800 „ |
| | „ „ „ Werkstätten . . . . . | | | 173,200 „ |
| | „ „ „ Bahnwartstell. und Geschirrdepôts . | | | 37,575 „ |
| | Summe des Betriebsmaterials | | | 4,317,065 fl. |
| | Der Gesammtaufwand für die vom Staat in Ausführung genommenen Eisenbahnen wird betragen: | | | |
| | 1) Mannheim-basel-kehler Eisenbahn: | | | |
| | Baukosten der Bahn mit einem Geleise . . . . | | | 19,131,382 fl. |
| | Das zweite Geleise (58 Std. à 85,000 fl.) . . | | | 4,930,000 „ |
| | Das Betriebsmaterial . . . . . | | | 4,317,065 „ |
| | 2) Die Zweigbahn von Oos nach Baden ungefähr . | | | 300,000 „ |
| | 3) Antheil an der Main-Neckar-Eisenbahn . . . | | | 1,359,195 „ |
| | Summe | | | 30,037,642 fl. |

Die Verzugszinſen während der Bauzeit ſind hierunter nicht begriffen.

Die Anlagekoſten der bis Juli 1845 vollendeten Eiſenbahn von Mannheim bis Baden, Kehl und Freiburg von 50,9 Wegſtunden mit einfachem Geleiſe betragen alſo nach vorſtehender Rechnung etwa 18,000,000 fl.

**Finanzverhältniſſe.** Der Koſtenaufwand für die Bahnanlage wird durch Anleihen beigebracht; dieſe betragen: Nach dem Geſetz vom 10. September 1842 ſollte eine Anleihe von 12,000,000 fl. gemacht werden; hiernach wurden aufgenommen:

1) Am 23. und 24. October 1842:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 2600 | Stück | Eiſenb.-Oblig. | à 1000 fl. | = 2,600,000 fl. |
| 6000 | „ | „ | à 500 „ | = 3,000,000 „ |
| 10,000 | „ | „ | à 100 „ | = 1,000,000 „ |
| | | | zu 3½ % Zins | 6,600,000 fl. |

welche zu 92 fl. abgeſchloſſen wurden, alſo baar . . . 6,072,000 fl.

2) Am 30. und 31. December 1842:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1500 | Stück | Eiſenb.-Oblig. | à 1000 fl. | = 1,500,000 fl. |
| 3500 | „ | „ | à 500 „ | = 1,750,000 „ |
| 5545 | „ | „ | à 100 „ | = 554,500 „ |
| | | | zu 3½ % Zins | 3,804,500 fl. |

welche zu 92 fl. abgeſchloſſen wurden, alſo baar . . . 3,500,140 fl.

3) Am 31. Januar 1844:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1000 | Stück | Eiſenb.-Oblig. | à 1000 fl. | = 1,000,000 fl. |
| 2500 | „ | „ | à 500 „ | = 1,250,000 „ |
| 3328 | „ | „ | à 100 „ | = 332,800 fl. |
| | | | zu 3½ % Zins | 2,582,800 fl. |

welche zu 94 fl. abgeſchloſſen wurden, alſo baar . . . 2,427,832 fl.

4) Am 21. Februar 1845:

400,000 Stück Eiſenbahnlooſe à 35 fl. = 14,000,000 fl.
welche einſchließlich der Gewinne
3½ % Zinſen tragen.
Agio pro 100 fl. = 10 fl. 38 kr. macht = 1,488,666⅔ fl.

Alſo baar 15,488,666⅔ fl.

Summe Nominalwerth 26,987,300 fl.; baar erhalten 27,488,638⅓ fl.
(Dieſe Anleihen brachten dem Staate 501,338 fl. 40 kr. Ueberſchuß.)

Nach dem Budget betragen bis Ende December 1845 die

aufgenommenen Schulden:

| | |
|---|---|
| Nach der Bilanz auf Ende December 1843 . . . | 13,657,745 fl. |
| Noch zu berichtigender Tilgungsfonds pro 1843 . . | 63,234 „ |
| Nach dem Budget pro 1844 ſind aufzunehmen . . | 5,059,420 „ |
| „ „ „ „ 1845 „ „ . . | 4,273,089 „ |
| Summe | 23,053,488 fl. |

Verwendung.

| | |
|---|---|
| Für den Bau der Eiſenbahn bis Ende December 1843 | 10,535,268 fl. |
| Nach dem Budget pro 1844 . . . . . | 7,198,035 „ |
| „ „ „ „ 1845 . . . . . | 4,187,825 „ |
| | = 21,921,128 fl. |

| | | |
|---|---|---|
| | Transport | 21,921,128 fl. |
| Rabatt auf ausgegebene Obligationen: | | |
| 1843 . . . . . | 649,064 fl. | |
| 1844 . . . . . | 98,032 „ | |
| 1845 . . . . . | 85,264 „ | |
| | | 832,360 „ |
| Kaſſenvorrath . . . . . | | 300,000 „ |
| | Summe wie oben | 23,053,488 fl. |

**Rheinbayeriſche Eiſenbahn.** Für den Bau einer Eiſenbahn von Ludwigshafen bei Mannheim nach Schifferſtadt und Speyer, und von Schifferſtadt nach Verbach zum Anſchluß an die ſaarbrücken-metzer Eiſenbahn hat ſich im Jahr 1844 eine Actien-Geſellſchaft gebildet. Der Koſtenanſchlag iſt für die 25 Wegſtunden lange Strecke Eiſenbahn zu 6,711,161 fl., für die Stationen 850,000 fl., und für die Betriebsmittel zu 940,000 fl., zuſammen auf 8,501,161 fl. berechnet. Bis zum Auguſt 1844 ſind 17,050 Stück Actien à 500 fl. im Betrage von 8,525,000 fl. gezeichnet. Der Staat garantirt während 25 Jahren 4 % Zinſen; das etwaige fünfte Procent des Ertrages wird als Reſerve betrachtet, aus welcher ſpäter die Zuſchüſſe gedeckt werden. Am Schluſſe des fünfundzwanzigſten Jahres wird der Reſervefonds unter die Actionäre vertheilt. Nach 25 Jahren kann der Staat die Bahn gegen Erſtattung der Anlagekoſten und des Gewinnes des ſechsundzwanzigſten Jahres als freies Eigenthum erwerben. — Der Bau der Bahn wird eifrig betrieben. Die obere Leitung deſſelben iſt dem königlich bayeriſchen Ingenieur Herrn Denis übertragen. — Anfangs April 1845 iſt auch der Bau einer Eiſenbahn von Speyer nach Lauterburg von der Regierung genehmigt worden.

**Württembergiſcher Eiſenbahnanſchluß.** Für die Verbindung der badiſchen Eiſenbahn mit der württembergiſchen iſt der eckenweier Hof als Fixpunkt gewählt. Zu dieſem Punkt zu gelangen, führen von badiſcher Seite zwei Thäler ins Gebirg; das Saalthal von Bruchſal über Bretten und das Pfinzthal von Durlach über Pforzheim. Die erſte Linie von Bruchſal bis zum eckenweier Hof mißt 7,3 Wegſtunden; die andere Linie von Durlach bis eben dahin 9 Wegſtunden. Die erſte Linie iſt weniger ſteil, und der Uebergang des Gebirges liegt auf württembergiſchem Gebiet; der erforderliche Tunnel iſt alſo von dieſer Regierung zu bauen. Die Bevölkerung beträgt auf dieſer Strecke in Baden 41,547 und in Württemberg 13,838, zuſammen 55,385 Perſonen. Die pforzheimer Linie dagegen liegt von Stuttgart zur badiſchen Bahn mehr rechtwinklich, und iſt ſeit Jahrhunderten die Verkehrsſtraße von Wien nach Paris. Die Bevölkerung der badiſchen Orte längs der Bahn beträgt 84,346, und die der württembergiſchen 8589, zuſammen 92,935 Perſonen. Der Uebergang des Gebirges und der Bau des Tunnels fällt jedoch in dieſer Linie auf badiſches Gebiet. Trotz der größeren Bauſchwierigkeiten verdient dieſe Linie wegen beſſerer Lage und muthmaßlich größerer Rentirung vor der andern den Vorzug. — Die badiſche Regierung hat ſich dahin erklärt, dieſe Bahn nicht auf Staatskoſten zu bauen, ſondern dieſelbe einer Actien-Geſellſchaft zu überlaſſen.

## Eisenbahn-Fahrten.

Täglich werden folgende Fahrten gemacht: **Aufwärts** von Mannheim bis Freiburg 3 Personen- und 1 Güterzug; ferner von Mannheim bis Baden 1 Fahrt und von Carlsruhe bis Freiburg 1 Fahrt; außerdem noch zwischen Mannheim und Heidelberg und zwischen Durlach und Carlsruhe eine Lokalfahrt. — **Abwärts** von Freiburg bis Mannheim 4 Personenzüge, von denen einer auch Güter befördert; ferner von Freiburg bis Carlsruhe 1 Fahrt, und von Baden bis Mannheim 1 Fahrt; außerdem noch zwischen Carlsruhe und Durlach, und zwischen Heidelberg und Mannheim eine Localfahrt. — Die Fahrten auf den **Zweigbahnen** von Oos nach Baden und von Appenweier nach Kehl influiren auf alle vorübergehenden Züge. — An Sonn- und Feiertagen finden noch zwischen Carlsruhe und Durlach, Ettlingen und Baden Localfahrten Statt. — Die Fahrzeit beträgt per Wegstunde 7 Minuten und per Meile 12 Minuten.

## Bemerkungen zu den folgenden Tarifen.

**Reisende** haben sich vor der Abfahrt mit einem Fahrbillet zu versehen, welches jedoch nur für den bezeichneten Tag gilt. — Eine erwachsene Person kann ein Kind bis zum Alter von 4 Jahren frei mit sich führen. — Kinder von 4 bis 12 Jahren können mit ihrem Billet in der zunächst höheren Classe reisen. — Billete für die ganze Bahnlänge werden nur auf den Hauptstationen ausgegeben, jedoch nur für I. und II. Classe; die III. und IV. Classe hingegen, so wie Billete von Zwischenstationen nur für gewisse Entfernungen von etwa 16 bis 18 Wegstunden. — Die Taxe beträgt per Wegstunde I. Classe 11 kr., II Classe 7 1/2 kr., III. Classe 5 1/2 kr., Stehwagen 3 1/2 kr. — Wer sich unterwegs eigenmächtig aus dem Wagen entfernt, wird des Rechts für die Weiterfahrt verlustig. — **Reisegepäck** muß eine halbe Stunde vor der Abfahrt des Wagenzuges zur Expedition gebracht werden und mit einer Adresse versehen seyn. Die Administration übernimmt die Garantie für das Reisegepäck und vergütet dessen Verlust mit 1 1/2 fl. für jedes Pfund. — Jeder Reisende hat 10 ℔ kleines Gepäck unter eigener Aufsicht frei; alles andere Gepäck wird nach der Taxe (mindestens zu 3 kr.) berechnet. — Traglasten sind bis zu 60 ℔ frei und dürfen in den Stehwagen mitgenommen werden. — **Equipagen** müssen spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Wagenzuges in den Bahnhof verbracht seyn. Die Classification ist folgende: I. Classe schwere Reisewagen, schwer beladene Fourgons ꝛc., II. Classe leichte Reisewagen, bepackte Reisekaleschen, leichte Fourgons ꝛc. III. Classe leichte unbepackte Reisekaleschen und anderes leichtes Fuhrwerk. Die Taxe per Wegstunde beträgt I. Classe 1 fl., II. Classe 48 kr., III. Classe 36 kr. Die in oder auf den Wagen mitfahrenden Personen haben Fahrbillets für die III. Classe zu lösen. — **Pferde** werden ohne Führer nicht angenommen; derselbe hat für sich ein Fahrbillet zu lösen. — **Hunde** werden im Käfig transportirt und dürfen im Personenwagen nicht mitgenommen werden. Die niedrigste Taxe ist 3 kr. — **Viehtransporte** müssen spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Wagenzuges angemeldet und in den Bahnhof verbracht seyn. Jedem Viehtransport muß ein Führer zur Beaufsichtigung beigegeben seyn, welcher für sich ein Fahrbillet zu lösen hat. Die Taxe für einen ganzen Transportwagen beträgt für Großvieh 50 kr. und für Kleinvieh 40 kr. per Wegstunde. — Entschädigung für beschädigte oder entsprungene Thiere wird nicht geleistet. Einzelne Stücke Vieh werden nur dann zur Beförderung angenommen, wenn ein geeigneter Platz für dieselben übrig bleibt. — **Entfernungen** nach den Haltestellen lassen sich sehr leicht aus dem Personentarif Seite 18 berechnen. — **Güter** sind in den Bahnhof zu bringen und vom Empfänger dort abzuholen. Die Güter sind in 3 Classen abgetheilt: I. Classe Güter, welche alle nicht zu den zwei folgenden Classen gehörige Gegenstände in sich begreifen; II. Classe Rohproducte aller Art, Steine, Holz, Kohlen, Getreide, Gemüse, Obst, Mehl, Wein, Bier, Essig, leere Fässer und Packkästen, unverarbeitete Metalle und grobe Gußwaaren; III. Classe Eilgüter, welche mit den zunächst abgehenden Personenzügen befördert werden, und Güter, welche im Verhältnisse zum Gewicht einen großen Raum einnehmen. Zu jeder Sendung hat der Absender einen offenen mit seinem Namen unterzeichneten Frachtbrief auszustellen.

Tarif für die Beförderung von Perſonen und deren Reiſegepäck.

| Hauptbahn. Von **Mannheim** nach | Entfernung in Std. | Dauer der Fahrt. | Preiſe der Plätze. I. Claſſe. | II. Claſſe. | III. Claſſe. | Stehwagen. | Reiſe-Gepäck 10 K. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | kr. |
| Friedrichsfeld | 2,03 | — 18 | — 21 | — 15 | — 12 | — 6 | 1 |
| Heidelberg | 4,20 | — 36 | — 48 | — 33 | — 24 | — 15 | 2 |
| St. Ilgen | 6,00 | — 59 | 1. 6 | — 45 | — 33 | — 21 | 2 |
| Wiesloch | 7,21 | 1. 12 | 1. 21 | — 54 | — 39 | — 24 | 3 |
| Langenbrücken | 9,53 | 1. 31 | 1. 45 | 1. 12 | — 51 | — 33 | 3 |
| Bruchſal | 11,60 | 1. 50 | 2. 9 | 1. 27 | 1. 3 | — 42 | 4 |
| Untergrombach | 12,75 | 2. 1 | 2. 21 | 1. 36 | 1. 9 | — 45 | 4 |
| Weingarten | 13,60 | 2. 10 | 2. 30 | 1. 42 | 1. 15 | — 48 | 5 |
| Durlach | 15,41 | 2. 24 | 2. 48 | 1. 54 | 1. 24 | — 54 | 5 |
| Carlsruhe | 16,37 | 2. 35 | 3 — | 2. 3 | 1. 30 | — 57 | 5 |
| Ettlingen | 17,92 | 3. 4 | 3. 18 | 2. 15 | 1. 39 | 1. 3 | 6 |
| Malſch | 19,77 | 3. 19 | 3. 39 | 2. 30 | 1. 48 | 1. 9 | 6 |
| Muggenſturm | 20,65 | 3. 28 | 3. 48 | 2. 36 | 1. 54 | 1. 12 | 7 |
| Raſtatt | 21,77 | 3. 42 | 4 — | 2. 42 | 2 — | 1. 15 | 7 |
| Oos | 23,80 | 4. 0 | 4. 21 | 2. 57 | 2. 12 | 1. 21 | 8 |
| Sinzheim | 24,63 | 4. 12 | 4. 30 | 3. 6 | 2. 18 | 1. 24 | 8 |
| Steinbach | 25,32 | 4. 17 | 4. 39 | 3. 12 | 2. 21 | 1. 27 | 8 |
| Bühl | 26,28 | 4. 28 | 4. 48 | 3. 18 | 2. 24 | 1. 30 | 8 |
| Achern | 28,16 | 4. 46 | 5. 9 | 3. 30 | 2. 36 | 1. 36 | 9 |
| Renchen | 29,62 | 4. 59 | 5. 27 | 3. 42 | 2. 42 | 1. 42 | 9 |
| Appenweier | 30,99 | 5. 10 | 5. 42 | 3. 54 | 2. 51 | 1. 48 | 10 |
| Offenburg | 32,73 | 5. 29 | 6 — | 4. 6 | 3 — | 1. 54 | 10 |
| Niederſchopfheim | 34,78 | 5. 53 | 6. 21 | 4. 21 | 3. 12 | 2 — | 11 |
| Dinglingen | 36,79 | 6. 7 | 6. 45 | 4. 36 | 3. 21 | 2. 9 | 12 |
| Orſchweier | 38,65 | 6. 23 | 7. 6 | 4. 51 | 3. 33 | 2. 15 | 12 |
| Kenzingen | 40,72 | 6. 40 | 7. 27 | 5. 6 | 3. 45 | 2. 21 | 13 |
| Riegel | 41,81 | 6. 51 | 7. 39 | 5. 15 | 3. 51 | 2. 27 | 13 |
| Emmendingen | 43,35 | 7. 6 | 7. 57 | 5. 24 | 3. 57 | 2. 30 | 14 |
| Denzlingen | 45,02 | 7. 25 | 8. 15 | 5. 39 | 4. 6 | 2. 36 | 14 |
| Freiburg | 46,88 | 7. 43 | 8. 36 | 5. 51 | 4. 18 | 2. 42 | 15 |
| Zweigbahnen von **Oos** nach Baden | 0,95 | — 11 | — 21 | — 15 | — 12 | — 6 | 1 |
| Von **Appenweier** nach Kork | 1,84 | — 15 | — 21 | — 15 | — 9 | — 6 | 1 |
| „ Kehl (b. Straßb.) | 2,77 | — 23 | — 30 | — 21 | — 15 | — 9 | 1 |

Der Betrag für jede beliebige Bahnſtrecke auf der Hauptbahn ergibt ſich, wenn die Zahlen von dem Orte, wo man aufſteigt, von denen, wo man abſteigen will, ſubtrahirt werden; und nach einer Zweigbahn-Station iſt die weitere Strecke zuzurechnen.

## Tarif für die Beförderung von Perſonen und deren Reiſegepäck.

| (Nach dem Alphabet.) Von **Appenweier** nach | Entfernung in Stunden. | Dauer der Fahrt. | Preiſe der Plätze. I. Claſſe. | II. Claſſe. | III. Claſſe. | Stehwagen. | Reiſe-Gepäck 10 ℔ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | kr. |
| Baden . . . | 8 1/8 | 1. 18 | 1. 42 | 1. 9 | — 51 | — 30 | 3 |
| Bruchſal . . . | 19 3/8 | 3. 6 | 3. 33 | 2. 24 | 1. 48 | 1. 6 | 6 |
| Carlsruhe . . | 14 5/8 | 2. 11 | 2. 42 | 1. 51 | 1. 21 | — 51 | 5 |
| Dinglingen . . | 5 3/4 | — 57 | 1. 3 | — 42 | — 33 | — 21 | 2 |
| Emmendingen . | 12 3/8 | 1. 55 | 2. 15 | 1. 33 | 1. 9 | — 42 | 4 |
| Freiburg . . . | 15 7/8 | 2. 32 | 2. 54 | 2 — | 1. 27 | — 57 | 5 |
| Heidelberg . . | 26 3/4 | 4. 7 | 4. 54 | 3. 21 | 2. 27 | 1. 33 | 9 |
| Kehl . . . . | 2 3/4 | — 23 | — 30 | — 21 | — 15 | — 9 | 1 |
| Kenzingen . . | 9 3/4 | 1. 30 | 1. 48 | 1. 12 | — 54 | — 33 | 3 |
| Offenburg . . | 1 3/4 | — 14 | — 18 | — 12 | — 9 | — 6 | 1 |
| Raſtadt . . . | 9 1/4 | 1. 24 | 1. 42 | 1. 9 | — 51 | — 33 | 3 |
| Von **Baden** nach | | | | | | | |
| Bruchſal . . . | 13 1/8 | 2 — | 2. 30 | 1. 48 | 1. 18 | — 48 | 4 |
| Carlsruhe . . | 8 1/8 | 1. 11 | 1. 42 | 1. 9 | — 54 | — 33 | 3 |
| Dinglingen . . | 14 | 2. 23 | 2. 45 | 1. 54 | 1. 24 | — 51 | 5 |
| Emmendingen . | 20 1/2 | 3. 21 | 3. 57 | 2. 42 | 2 — | 1. 15 | 7 |
| Freiburg . . . | 24 | 3. 58 | 4. 30 | 3. 9 | 2. 18 | 1. 27 | 8 |
| Heidelberg . . | 20 5/8 | 3 — | 3. 57 | 2. 42 | 2 — | 1. 15 | 7 |
| Kehl . . . . | 10 7/8 | 1. 48 | 2. 12 | 1. 30 | 1. 6 | — 42 | 4 |
| Kenzingen . . | 17 7/8 | 2. 56 | 3. 27 | 2. 21 | 1. 45 | 1. 6 | 6 |
| Mannheim . . | 24 3/4 | 3. 42 | 4. 45 | 3. 15 | 2. 24 | 1. 30 | 8 |
| Offenburg . . | 9 7/8 | 1. 42 | 2 — | 1. 21 | 1 — | — 36 | 3 |
| Raſtadt . . . | 3 | — 28 | — 42 | — 30 | — 24 | — 12 | 1 |
| Von **Bruchſal** nach | | | | | | | |
| Carlsruhe . . | 4 3/4 | — 41 | — 51 | — 36 | — 27 | — 18 | 2 |
| Dinglingen . . | 25 1/4 | 4. 9 | 4. 39 | 3. 9 | 2. 18 | 1. 27 | 8 |
| Emmendingen . | 31 3/4 | 5. 7 | 5. 51 | 3. 57 | 2. 54 | 1. 51 | 10 |
| Freiburg . . . | 35 1/4 | 5. 44 | 6. 27 | 4. 24 | 3. 15 | 2. 3 | 11 |
| Heidelberg . . | 7 3/8 | 1 — | 1. 21 | — 54 | — 42 | — 27 | 3 |
| Kehl . . . . | 22 1/8 | 3. 37 | 4. 3 | 2. 45 | 2. 3 | 1. 18 | 7 |
| Kenzingen . . | 29 1/8 | 4. 42 | 5. 21 | 3. 39 | 2. 39 | 1. 42 | 9 |
| Offenburg . . | 21 1/8 | 3. 28 | 3. 51 | 2. 39 | 1. 57 | 1. 15 | 7 |
| Raſtadt . . . | 10 1/8 | 1. 41 | 1. 51 | 1. 15 | — 57 | — 36 | 4 |
| V. **Carlsruhe** n. | | | | | | | |
| Dinglingen . . | 20 3/8 | 3. 23 | 3. 45 | 2. 33 | 1. 51 | 1. 12 | 7 |
| Durlach . . . | 1 | — 8 | — 12 | — 9 | — 6 | — 3 | 1 |
| Emmendingen . | 27 | 4. 20 | 4. 57 | 3. 24 | 2. 30 | 1. 33 | 9 |
| Ettlingen . . . | 1 1/2 | — 14 | — 18 | — 12 | — 9 | — 6 | 1 |
| Freiburg . . . | 30 1/2 | 4. 58 | 5. 36 | 3. 48 | 2. 48 | 1. 45 | 10 |

| (Nach dem Alphabet.) Von **Carlsruhe** nach | Entfernung in Stunden. | Dauer der Fahrt. | Preise der Plätze. I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. | Stehwagen. | Reise-Gepäck 10 ℔ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | kr. |
| Heidelberg . . | 12 1/8 | 1. 50 | 2. 12 | 1. 30 | 1. 6 | — 42 | 4 |
| Kehl . . . . | 17 3/8 | 2. 48 | 3. 12 | 2. 9 | 1. 36 | 1 — | 6 |
| Kenzingen . . | 24 3/8 | 3. 56 | 4. 27 | 3. 3 | 2. 15 | 1. 24 | 8 |
| Offenburg . . | 16 3/8 | 2. 40 | 3 — | 2. 3 | 1. 30 | — 57 | 5 |
| Raſtadt . . . | 5 3/8 | — 52 | 1 — | — 39 | — 30 | — 18 | 2 |
| V. **Dinglingen** n. | | | | | | | |
| Emmendingen . | 6 1/2 | — 58 | 1. 12 | — 48 | — 36 | — 24 | 2 |
| Freiburg . . . | 10 1/8 | 1. 35 | 1. 51 | 1. 15 | — 57 | — 36 | 4 |
| Heidelberg . . | 32 5/8 | 5. 4 | 6 — | 4. 6 | 3 — | 1. 57 | 10 |
| Kehl . . . . | 8 5/8 | 1. 17 | 1. 36 | 1. 6 | — 48 | — 30 | 3 |
| Kenzingen . . | 3 7/8 | — 33 | — 42 | — 30 | — 21 | — 15 | 2 |
| Offenburg . . | 4 1/8 | — 31 | — 45 | — 30 | — 24 | — 15 | 2 |
| Raſtadt . . . | 15 | 2. 21 | 2. 45 | 1. 54 | 1. 24 | — 54 | 5 |
| V. **Emmending** n. | | | | | | | |
| Freiburg . . . | 3 1/2 | — 37 | — 39 | — 27 | — 18 | — 12 | 2 |
| Heidelberg . . | 39 1/8 | 5. 50 | 7. 9 | 4. 54 | 3. 33 | 2. 18 | 12 |
| Kehl . . . . | 15 1/8 | 2. 3 | 2. 48 | 1. 54 | 1. 24 | — 54 | 5 |
| Kenzingen . . | 2 5/8 | — 19 | — 30 | — 21 | — 15 | — 9 | 1 |
| Offenburg . . | 10 5/8 | 1. 17 | 1. 57 | 1. 21 | — 57 | — 36 | 4 |
| Raſtadt . . . | 21 5/8 | 3. 7 | 3. 57 | 2. 42 | 2 — | 1. 15 | 7 |
| Von **Freiburg** n. | | | | | | | |
| Heidelberg . . | 42 3/4 | 6. 15 | 7. 51 | 5. 21 | 3. 54 | 2. 30 | 13 |
| Kehl . . . . | 18 3/8 | 2. 28 | 3. 24 | 2. 21 | 1. 42 | 1. 6 | 6 |
| Kenzingen . . | 6 1/8 | — 44 | 1. 6 | — 45 | — 33 | — 21 | 2 |
| Offenburg . . | 14 1/8 | 1. 42 | 2. 36 | 1. 45 | 1. 18 | — 48 | 5 |
| Raſtadt . . . | 25 1/8 | 3. 32 | 4. 36 | 3. 9 | 2. 18 | 1. 27 | 8 |
| V. **Heidelberg** n. | | | | | | | |
| Kehl . . . . | 29 5/8 | 4. 41 | 5. 27 | 3. 42 | 2. 42 | 1. 42 | 9 |
| Kenzingen . . | 36 1/2 | 5. 46 | 6. 42 | 4. 33 | 3. 21 | 2. 6 | 11 |
| Offenburg . . | 28 1/2 | 4. 32 | 5. 15 | 3. 33 | 2. 36 | 1. 39 | 9 |
| Raſtadt . . . | 17 5/8 | 2. 45 | 3. 15 | 2. 12 | 1. 36 | 1. 3 | 6 |
| Von **Kehl** nach | | | | | | | |
| Kenzingen . . | 12 1/2 | 2 — | 2. 18 | 1. 33 | 1. 9 | — 45 | 4 |
| Mannheim . . | 33 3/4 | 5. 22 | 6. 12 | 4. 12 | 3. 6 | 1. 57 | 11 |
| Offenburg . . | 4 1/2 | — 45 | — 51 | — 33 | — 24 | — 15 | 2 |
| Raſtadt . . . | 12 | 1. 57 | 2. 12 | 1. 30 | 1. 6 | — 42 | 4 |
| V. **Kenzingen** n. | | | | | | | |
| Offenburg . . | 8 | — 58 | 1. 27 | 1 — | — 45 | — 27 | 3 |
| Raſtadt . . . | 19 | 2. 48 | 3. 30 | 2. 24 | 1. 45 | 1. 6 | 6 |
| V. **Offenburg** n. | | | | | | | |
| Raſtadt . . . | 11 | 1. 42 | 2 — | 1. 24 | 1 — | — 39 | 4 |

Tarif für den Transport von Equipagen, Pferden und Hunden.

| (Nach dem Alphabet.) Von **Baden** nach | Reisewagen I. Classe. | Reisewagen II. Classe. | Reisewagen III. Classe. | 1 Pferd. | 1 Hund. |
|---|---|---|---|---|---|
| | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. |
| Carlsruhe | 8. 23 | 6. 42 | 5. 2 | 3. 21 | — 17 |
| Freiburg | 24 — | 19. 12 | 14. 24 | 9. 36 | — 48 |
| Heidelberg | 20. 38 | 16. 30 | 12. 23 | 8. 15 | — 42 |
| Kehl | 10. 53 | 8. 42 | 6. 32 | 4. 21 | — 22 |
| Mannheim | 24. 45 | 19. 48 | 14. 51 | 9. 54 | — 50 |
| Offenburg | 9. 53 | 7. 54 | 5. 56 | 3. 57 | — 20 |
| Rastadt | 3 — | 2. 24 | 1. 48 | 1. 12 | — 6 |
| Von **Carlsruhe** nach: | | | | | |
| Freiburg | 30. 30 | 24. 24 | 18. 18 | 12. 12 | 1. 1 |
| Heidelberg | 12. 8 | 9. 42 | 7. 17 | 4. 51 | — 25 |
| Kehl | 17. 23 | 13. 54 | 10. 26 | 6. 57 | — 35 |
| Mannheim | 16. 23 | 13. 6 | 9. 50 | 6. 33 | — 33 |
| Offenburg | 16. 23 | 13. 6 | 9. 50 | 6. 33 | — 33 |
| Rastadt | 5. 23 | 4. 18 | 3. 14 | 2. 9 | — 11 |
| Von **Freiburg** nach: | | | | | |
| Heidelberg | 42. 45 | 34. 12 | 25. 39 | 17. 6 | 1. 26 |
| Kehl | 18. 38 | 14. 54 | 11. 11 | 7. 27 | — 38 |
| Mannheim | 46. 53 | 37. 30 | 28. 8 | 18. 45 | 1. 34 |
| Offenburg | 14. 8 | 11. 18 | 8. 29 | 5. 39 | — 29 |
| Rastadt | 25. 8 | 20. 6 | 15. 5 | 10. 3 | — 51 |
| Von **Heidelberg** nach: | | | | | |
| Kehl | 29. 38 | 23. 42 | 17. 47 | 11. 51 | 1 — |
| Mannheim | 4. 15 | 3. 24 | 2. 33 | 1. 42 | — 9 |
| Offenburg | 28. 30 | 22. 48 | 17. 6 | 11. 24 | — 57 |
| Rastadt | 17. 38 | 14. 6 | 10. 35 | 7. 3 | — 36 |
| Von **Kehl** nach: | | | | | |
| Mannheim | 33. 45 | 27 — | 20. 15 | 13. 30 | 1. 8 |
| Offenburg | 4. 30 | 3. 36 | 2. 42 | 1. 48 | — 9 |
| Rastadt | 12 — | 9. 36 | 7. 12 | 4. 48 | — 24 |
| Von **Mannheim** nach: | | | | | |
| Offenburg | 32. 45 | 26. 12 | 19. 39 | 13. 6 | 1. 6 |
| Rastadt | 21. 45 | 17. 24 | 13. 3 | 8. 42 | — 44 |
| Von **Offenburg** nach: | | | | | |
| Rastadt | 11 — | 8. 48 | 6. 36 | 4. 24 | — 22 |

## Tarif für den Transport von Schlachtvieh.

| (Nach dem Alphabet.) Von **Carlsruhe** nach | Ein ganzer Wagen für Groß-Vieh. | Ein ganzer Wagen für Klein-Vieh. | 1 Stück schweres Rindvieh. | 1 Stück kleines Rindvieh. | 1 Schwein. | 1 Kalb oder Schaf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. |
| Freiburg . . . . | 25. 25 | 20. 20 | 5. 5 | 4. 4 | 1. 17 | 1. 1 |
| Heidelberg . . . | 10. 7 | 8. 5 | 2. 2 | 1. 37 | — 31 | — 25 |
| Kehl . . . . . | 14. 29 | 11. 35 | 2. 54 | 2. 19 | — 44 | — 35 |
| Kenzingen . . . | 20. 19 | 16. 15 | 4. 4 | 3. 15 | 1. 1 | — 49 |
| Mannheim . . . | 13. 39 | 10. 55 | 2. 44 | 2. 11 | — 41 | — 33 |
| Offenburg . . . | 13. 39 | 10. 55 | 2. 44 | 2. 11 | — 41 | — 33 |
| Rastadt . . . . | 4. 29 | 3. 35 | — 54 | — 43 | — 14 | — 11 |
| Von **Freiburg** nach | | | | | | |
| Heidelberg . . . | 35. 38 | 28. 30 | 7. 8 | 5. 42 | 1. 47 | 1. 26 |
| Kehl . . . . . | 15. 32 | 12. 25 | 3. 7 | 2. 29 | — 47 | — 38 |
| Kenzingen . . . | 5. 7 | 4. 5 | 1. 2 | — 49 | — 16 | — 13 |
| Mannheim . . . | 39. 4 | 31. 15 | 7. 49 | 6. 15 | 1. 58 | 1. 34 |
| Offenburg . . . | 11. 47 | 9. 25 | 2. 22 | 1. 53 | — 36 | — 29 |
| Rastadt . . . . | 20. 57 | 16. 45 | 4. 12 | 3. 21 | 1. 3 | — 51 |
| Von **Heidelberg** nach | | | | | | |
| Kehl . . . . . | 24. 42 | 19. 45 | 4. 57 | 3. 57 | 1. 15 | 1 — |
| Kenzingen . . . | 30. 25 | 24. 20 | 6. 5 | 4. 52 | 1. 32 | 1. 13 |
| Mannheim . . . | 3. 33 | 2. 50 | — 43 | — 34 | — 11 | — 9 |
| Offenburg . . . | 23. 45 | 19 — | 4. 45 | 3. 48 | 1. 12 | — 57 |
| Rastadt . . . . | 14. 42 | 11. 45 | 2. 57 | 2. 21 | — 45 | — 36 |
| Von **Kehl** nach | | | | | | |
| Kenzingen . . . | 10. 25 | 8. 20 | 2. 5 | 1. 40 | — 32 | — 25 |
| Mannheim . . . | 28. 8 | 22. 30 | 5. 38 | 4. 30 | 1. 25 | 1. 8 |
| Offenburg . . . | 3. 45 | 3 — | — 45 | — 36 | — 12 | — 9 |
| Rastadt . . . . | 10 — | 8 — | 2. — | 1. 36 | — 30 | — 24 |
| Von **Kenzingen** nach | | | | | | |
| Mannheim . . . | 33. 58 | 27. 10 | 6. 48 | 5. 26 | 1. 42 | 1. 22 |
| Offenburg . . . | 6. 40 | 5. 20 | 1. 20 | 1. 4 | — 20 | — 16 |
| Rastadt . . . . | 15. 50 | 12. 40 | 3. 10 | 2. 32 | — 48 | — 38 |
| Von **Mannheim** nach | | | | | | |
| Offenburg . . . | 27. 18 | 21. 50 | 5. 28 | 4. 22 | 1. 22 | 1. 6 |
| Rastadt . . . . | 18. 8 | 14. 30 | 3. 38 | 2. 54 | — 55 | — 44 |
| Von **Offenburg** nach | | | | | | |
| Rastadt . . . . | 9. 10 | 7. 20 | 1. 50 | 1. 28 | — 28 | — 22 |

Tarif für den Gütertransport, für 1 Ctr und 100 fl. Verſicherungswerth.

| (Nach dem Alphabet.) Von **Baden** nach | Güter-Claſſe I. | II. | III. | Verſicher.-Tarif. |
|---|---|---|---|---|
| | kr. | kr. | kr. | kr. |
| Bruchſal . . . . . | 13 | 10 | 20 | 2 |
| Carlsruhe . . . . | 9 | 7 | 13 | 2 |
| Dinglingen . . . | 15 | 12 | 22 | 2 |
| Durlach . . . . . | 9 | 8 | 14 | 2 |
| Freiburg . . . . . | 23 | 18 | 34 | 3 |
| Heidelberg . . . . | 20 | 16 | 30 | 2 |
| Kehl . . . . . | 10 | 8 | 15 | 2 |
| Kenzingen . . . . | 19 | 15 | 28 | 2 |
| Mannheim . . . . | 20 | 16 | 30 | 2 |
| Offenburg . . . . | 10 | 8 | 15 | 2 |
| Raſtadt . . . . . | 4 | 3 | 6 | 2 |
| Von **Bruchſal** n. | | | | |
| Carlsruhe . . . . | 6 | 5 | 8 | 2 |
| Dinglingen . . . | 25 | 20 | 37 | 3 |
| Durlach . . . . . | 5 | 4 | 7 | 2 |
| Freiburg . . . . . | 32 | 26 | 48 | 3 |
| Heidelberg . . . . | 9 | 7 | 13 | 2 |
| Kehl . . . . . | 20 | 16 | 30 | 2 |
| Kenzingen . . . . | 28 | 23 | 42 | 3 |
| Mannheim . . . . | 11 | 9 | 16 | 2 |
| Offenburg . . . . | 20 | 16 | 30 | 2 |
| Raſtadt . . . . . | 10 | 8 | 15 | 2 |
| V. **Carlsruhe** n. | | | | |
| Dinglingen . . . | 20 | 16 | 30 | 2 |
| Durlach . . . . . | 2 | 2 | 3 | 2 |
| Freiburg . . . . . | 28 | 23 | 42 | 3 |
| Heidelberg . . . . | 13 | 10 | 19 | 2 |
| Kehl . . . . . | 16 | 13 | 24 | 2 |
| Kenzingen . . . . | 24 | 20 | 36 | 3 |
| Mannheim . . . . | 13 | 11 | 20 | 2 |
| Offenburg . . . . | 16 | 13 | 24 | 2 |
| Raſtadt . . . . . | 6 | 5 | 9 | 2 |
| V. **Dinglingen** n. | | | | |
| Durlach . . . . . | 21 | 17 | 31 | 2 |
| Freiburg . . . . . | 10 | 8 | 15 | 2 |
| Heidelberg . . . . | 31 | 25 | 47 | 3 |
| Kehl . . . . . | 5 | 4 | 8 | 2 |
| Kenzingen . . . . | 5 | 4 | 8 | 2 |

| (Nach dem Alphabet.) Von **Dinglingen** nach | Güter-Claſſe. I. | II. | III. | Verſicher.-Tarif. |
|---|---|---|---|---|
| | kr. | kr. | kr. | kr. |
| Mannheim . . . . | 32 | 25 | 47 | 3 |
| Offenburg . . . . | 7 | 6 | 11 | 2 |
| Raſtadt . . . . . | 16 | 13 | 24 | 2 |
| Von **Durlach** nach | | | | |
| Freiburg . . . . . | 28 | 23 | 42 | 3 |
| Heidelberg . . . . | 12 | 10 | 18 | 2 |
| Kehl . . . . . | 16 | 13 | 24 | 2 |
| Kenzingen . . . . | 25 | 20 | 37 | 3 |
| Mannheim . . . . | 13 | 11 | 20 | 2 |
| Offenburg . . . . | 16 | 13 | 24 | 2 |
| Raſtadt . . . . . | 7 | 6 | 10 | 2 |
| Von **Freiburg** n. | | | | |
| Heidelberg . . . . | 39 | 32 | 58 | 2 |
| Kehl . . . . . | 14 | 11 | 20 | 2 |
| Kenzingen . . . . | 7 | 5 | 10 | 2 |
| Mannheim . . . . | 40 | 32 | 60 | 3 |
| Offenburg . . . . | 16 | 13 | 24 | 2 |
| Raſtadt . . . . . | 24 | 19 | 36 | 3 |
| V. **Heidelberg** n. | | | | |
| Kehl . . . . . | 26 | 21 | 39 | 3 |
| Kenzingen . . . . | 35 | 28 | 53 | 3 |
| Mannheim . . . . | 5 | 4 | 8 | 2 |
| Offenburg . . . . | 26 | 21 | 39 | 3 |
| Raſtatt . . . . . | 17 | 14 | 26 | 2 |
| Von **Kehl** nach | | | | |
| Kenzingen . . . . | 9 | 7 | 14 | 2 |
| Mannheim . . . . | 26 | 21 | 39 | 3 |
| Offenburg . . . . | 5 | 4 | 7 | 2 |
| Raſtatt . . . . . | 11 | 9 | 16 | 2 |
| V. **Kenzingen** n. | | | | |
| Mannheim . . . . | 36 | 29 | 53 | 3 |
| Offenburg . . . . | 11 | 9 | 16 | 2 |
| Raſtadt . . . . . | 20 | 16 | 29 | 2 |
| V. **Mannheim** n. | | | | |
| Offenburg . . . . | 26 | 21 | 39 | 3 |
| Raſtadt . . . . . | 18 | 14 | 26 | 2 |
| V. **Offenburg** n. | | | | |
| Raſtatt . . . . . | 11 | 9 | 16 | 2 |

## Frequenz auf der großherzoglich badischen Eisenbahn seit deren Eröffnung.

| Von Mannheim nach | Länge d. Bahn in Wegstunden. | Betriebszeit. | Fahr-Tage. | Personenzahl. | Centner Güter. | Einnahmen für Personen. | Einnahmen für Güter. | Total-Einnahme. | Einnahme per Tag u. Wegst. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | fl. | fl. | fl. | fl. |
| Heidelberg | 4,20 | 12. Sept. 1840 bis 31. Dec. | 104 | 63,283 | 1,442 | 20,709 | 299 | 21,008 | 48,10 |
| „ | „ | 1. Jan. 1841 bis 31. Dec. . | 357 | 270,457 | 7,394 | 87,317 | 1,456 | 88,773 | 59,21 |
| „ | „ | 1. „ 1842 „ 31. „ | 365 | 307,692 | 8,043 | 93,111 | 4,203 | 97,314 | 63,48 |
| „ | „ | 1. „ 1843 „ 9. April. | 99 | 791,568 | — | — | — | 324,785 | 68,09 |
| Carlsruhe | 16,37 | 10. April 1343 bis 31. Decb. | 266 | | | | | | |
| „ | „ | Monat Januar 1844 | 31 | 45,035 | — | 17,765 | 896 | 18,661 | |
| „ | „ | „ Februar „ | 29 | 46,521 | — | 17,700 | 1,034 | 18,734 | |
| „ | „ | „ März „ | 31 | 59,617 | — | 22,826 | 1,587 | 24,413 | |
| „ | „ | „ April „ | 30 | 76,247 | — | 28,899 | 1,454 | 30,353 | |
| Rastadt | 21,77 | 1. Mai 1844 bis 5. Mai | 5 | 139,411 | — | 53,726 | 2,321 | 56,047 | |
| Oos | 23,80 | 6. „ „ „ 31. „ | 26 | | | | | | |
| Kehl und Offenburg | 35,50 | Monat Juni 1844 | 30 | 204,396 | — | 93,002 | 5,705 | 98,707 | 86,05 |
| „ | „ | „ Juli „ | 31 | 173,748 | — | 98,499 | 8,475 | 106,974 | |
| „ | „ | 1. August bis 19. August | 19 | 185,271 | 18,009 | 106,785 | 16,457 | 123,242 | |
| Gütertransport | „ | 20. „ „ 31. „ | 12 | | | | | | |
| „ | „ | Monat September 1844 | 30 | 171,611 | 55,884 | 99,136 | 29,217 | 128,353 | |
| „ | „ | „ October „ | 31 | 148,562 | 96,451 | 78,311 | 39,624 | 117,935 | |
| „ | „ | „ November „ | 30 | 113,865 | 99,691 | 53,563 | 37,359 | 90,922 | |
| „ | „ | „ December „ | 31 | 85,973 | 94,835 | 39,385 | 33,023 | 72,408 | |
| „ | „ | „ Januar 1845 | 31 | 83,721 | 58,890 | 36,238 | 20,809 | 57,047 | |
| „ | „ | „ Februar „ | 28 | 65,442 | 52,910 | 29,021 | 18,507 | 47,528 | |
| „ | „ | „ März „ | 31 | 95,708 | 65,046 | 44,735 | 23,323 | 68,058 | 79,82 |
| „ | „ | „ April „ | 30 | 118,257 | 92,921 | 54,652 | 34,036 | 88,688 | |
| „ | „ | „ Mai „ | 31 | 172,357 | 112,929 | 81,612 | 44,130 | 125,742 | |
| „ | „ | „ Juni „ | 30 | 156,804 | 115,685 | 79,818 | 46,002 | 125,820 | |

# 2. Elsäßische Eisenbahnen.

(Straßburg-Basel-Thann.)

Zugskarte bei O.-Z. 1.

Obgleich das Elsaß nicht mehr zu Deutschland gehört, so haben wir dennoch dessen Eisenbahnen hier einzureihen für nöthig erachtet, theils, weil die straßburg-baseler Bahn zur Zeit als Fortsetzung der badischen Bahn zur Verbindung zwischen Mannheim und Basel dient, und weil dieselbe später als Concurrenzbahn der badischen Bahn gegenüber liegt, und in dieser Beziehung manches Interesse bieten dürfte.

Die Eisenbahnen des Elsaßes umfassen: 1) die Bahn von Straßburg nach Basel; und 2) die Bahn von Mühlhausen nach Thann. Jedes dieser Unternehmen ist für sich bestehend; der Betrieb jedoch wird auf beiden gemeinschaftlich besorgt. Die Anlage der Bahn von Mühlhausen nach Thann ist früher als die von Straßburg nach Basel bewilligt; erstere datirt sich vom 17. Juli 1837, die andere vom 6. März 1838. Aus dieser Ursache werden diese Bahnen hier jede besonders abgehandelt.

## Straßburg-Basel.

Die Errichtung dieser Eisenbahn ist durch ein Gesetz vom 6. März 1838 bestätigt, welches den Herren Nikolaus Köchlin und Brüdern die Concession ertheilt, zu diesem Zweck Actien in Umlauf zu bringen und eine anonyme Gesellschaft zu bilden. — Die Concession ist auf 70 Jahre vom Datum des Gesetzes ertheilt worden. Es wurden hierzu von der Regierung folgende Bedingungen gestellt: das Unternehmen binnen 6 Jahren vollständig auszuführen; und im Fall in Rheinbayern von der Rheinschanze bei Mannheim (Ludwigshafen) nach Lauterburg eine Eisenbahn erbaut werden sollte, ist die Gesellschaft verpflichtet, die Bahn von Straßburg bis Lauterburg zu verlängern, und zwar binnen 5 Jahren. — Das Gelände sollte für 2 Geleise erworben, und die Kunstwerke ebenfalls für 2 Geleise ausgeführt werden; indeß waren die Unternehmer nur gehalten, vorerst ein Geleise mit Kreuzungen (Ausweichungen) anzulegen. Sobald das erste Schienengeleise vollendet, sey ein zweites anzulegen; außerdem 14 dreifache Geleise zu Ausweichungen, jedes von 200 Meter Länge anzulegen, und endlich die Eisenbahn entweder über oder unter die Staatsstraßen zu führen, und zwar so, daß die Passage für das Fuhrwerk immer frei bleibt. — Die Bausumme war im Project auf 26,000,000 Fr. veranschlagt, jedoch nur für ein Geleise vorgesehen. Durch die vorstehende Vermehrung der Arbeiten sind die Baukosten von 26,000,000 auf 42,000,000 Fr. erhöht worden. — Die Bahn erhielt hiernach in ihrer ganzen Ausdehnung eine Breite von 8 Meter und zwei Geleise. Die Spurweite beträgt 1,44 Meter. Die Schienen sind von

gewalztem Eiſen, 4,5 Meter lang, und wiegen 112,5 Kilogramme. Sie ruhen in gußeiſernen Stühlen und werden durch Holzkeile feſtgehalten. Die Stühle ſind auf Quader und Querſchwellen befeſtigt; letztere ſind bei großen Auffüllungen angewendet. Die Quader ſind mit Schotter, und die Querſchwellen mit Kies fundamentirt.

Der Zug der Bahn iſt folgender: Sie beginnt in Straßburg am Kronenburger Thor, zieht um die weſtlichen Feſtungswerke, geht an Erſtein, Schlettſtadt und Colmar vorüber und vereinigt ſich bei Lutterbach mit der thanner Eiſenbahn. Hierauf wendet dieſelbe in einem Bogen nach Mühlhauſen, zieht an Siernetz vorüber, paſſirt bei St. Louis die Schweizergränze, welche Stelle längere Zeit der Bahn als Endpunkt diente, und endet gegenwärtig in Baſel.

Durch einen Staatsvertrag vom 21. Juni 1843 mit dem Kanton Baſel-Stadttheil wurde die Verlängerung der Bahn von St. Louis bis Baſel feſtgeſtellt. Die Länge dieſer Bahnſtrecke beträgt 0,6 Lieues oder ungefähr 1/3 deutſche Meile. — Die Geſellſchaft erhielt für den Bau und Betrieb dieſer Bahnſtrecke eine Conceſſion auf 99 Jahre. — Der Bahnhof wird als Endſtation angelegt; der Grund und Boden bleibt Eigenthum des Cantons. Die Geſellſchaft hat die Bahn und Station zu bauen; ferner eine Brücke und ein neues Thor zu Baſel, welches Eigenthum der Stadt wird. Der Boden für die Station wurde unentgeldlich hergegeben, und der für die Bahnſtrecke im halben Preis bis höchſtens 50,000 Fr. — Die Geſellſchaft iſt vorerſt zur Legung eines Geleiſes verpflichtet; zum zweiten erhält dieſelbe von der Cantons-Regierung 50,000 Fr. Zuſchuß. — Der Tarif wurde von der Cantons-Regierung für dieſe Strecke feſtgeſtellt, und der Geſellſchaft ferner zur Bedingung gemacht, zur Hälfte das nöthige Perſonal aus Bürgern der Stadt Baſel anzuſtellen. — Briefe und Pakete unter 12½ ℔ unterliegen dem Poſtzwang. Die Geſellſchaft hat dem Staate für jede von Baſel abgehende Perſon 3 Ct. Abgabe zu leiſten. Die beſtehenden Zölle und Gefälle bleiben auch für die Eiſenbahn in Anwendung, und iſt zu dieſem Zweck eine Zollſtätte im Bahnhof errichtet. — Die Geſellſchaft iſt auch verpflichtet, der Cantons-Regierung beglaubigte Auszüge über den Verkehr aus ihren Büchern auf Verlangen vorzulegen. — Die Cantons-Regierung hat ſich den Ankauf der Bahn und Station vorbehalten, und zwar im erſten Jahre für 1,300,000 Fr., und in ſpäteren Jahren um ſo viel Procente niedriger, als die Bahn Jahre im Betrieb war, ſo daß nach 99 Jahren das Ganze der Stadtgemeinde unentgeldlich zufällt.

### Nivellement.

| Länge. | | Neigung. | | Höhe am Endpunkte. | | Nahe gelegene Orte. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2740 | Meter | 1 : 5000 | St. | 0<br>0,55 | Meter<br>„ | Pr. Wartſaal b. Kronenb. Th.<br>Königshofen. |
| 3510 | „ | 1 : 5000 | „ | 1,25 | „ | |
| 6690 | „ | 1 : 910 | „ | 8,61 | „ | Geiſpolsheim. |
| 6411 | „ | 1 : 1176 | „ | 14,06 | „ | Limersheim. |
| 4345 | „ | 1 : 1000 | „ | 18,40 | „ | Erſtein. |
| 7698 | „ | 1 : 3030 | „ | 20,94 | „ | Benfeld. |
| 5482 | „ | 1 : 1170 | „ | 25,63 | „ | Kogenheim. |
| 4968 | „ | 1 : 500 | „ | 35,57 | „ | Ebersheim. |
| 1889 | „ | 1 : 2500 | „ | 36,33 | „ | |
| 700 | „ | 1 : 400 | Fl. | 34,58 | „ | |
| 2550 | „ | 1 : ∞ | | 34,58 | „ | Schlettſtadt. |
| 3292 | „ | 1 : 435 | St. | 42,15 | „ | St. Hypolite. |
| 50,275 Meter Transport. | | | | | | |

| Länge. | | Neigung. | | Höhe am Endpunkte. | | Nahe gelegene Orte. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 50,275 | Meter | Transport. | | | | |
| 4074 | „ | 1 : 625 | St. | 48,66 | Meter | Rappoldsweiler. |
| 1694 | „ | 1 : 400 | Fl. | 44,39 | „ | Ostheim. |
| 3672 | „ | 1 : ∞ | | 44,39 | „ | Bennweiler. |
| 5975 | „ | 1 : 500 | St. | 56,39 | „ | Colmar. |
| 5373 | „ | 1 : ∞ | | 56,39 | „ | Eguisheim. |
| 9106 | „ | 1 : 1110 | „ | 64,58 | „ | Ruffach. |
| 15918 | „ | 1 : 285 | „ | 120,29 | „ | Bollweiler. |
| 2271 | „ | 1 : 435 | „ | 125,51 | „ | Wittelsheim. |
| 1000 | „ | 1 : 3333 | Fl. | 125,18 | „ | |
| 7250 | „ | 1 : 500 | „ | 110,68 | „ | Lutterbach. |
| 2250 | „ | 1 : 500 | „ | 104,77 | „ | Dornach. |
| 1525 | „ | 1 : ∞ | | 104,77 | „ | Mühlhausen. |
| 2000 | „ | 1 : 435 | „ | 100,15 | „ | |
| 4250 | „ | 1 : 833 | „ | 94,85 | „ | Rixheim. |
| 7774 | „ | 1 : 1428 | St. | 100,29 | „ | |
| 4000 | „ | 1 : 400 | „ | 110,29 | „ | Sierenz. |
| 4604 | „ | 1 : 740 | „ | 116,51 | „ | Bartenheim. |
| 1694 | „ | 1 : 1250 | „ | 117,87 | „ | |
| 7082 | „ | 1 : 600 | „ | 129,16 | „ | St. Louis. |
| 1836 | „ | 1 : ∞ | | 129,16 | „ | Basel. |

143,623 Meter = 32,32 franz. Lieues oder badische Wegstunden = 19,39 geogr. Meilen.

Der provisorische Wartsaal am Kronenburger-Thor zu Straßburg liegt demnach 129,16 Meter tiefer als der neue Bahnhof zu Basel. Die Stationen liegen horizontal; jedoch innerhalb der nebenstehenden Strecken. — Der Münsterplatz zu Straßburg liegt 145,8 Meter über dem Meere, und der Anfangspunkt der Bahn etwa 5 Meter tiefer.

### Stationsentfernungen.

| | Kilom. | | Kilom. | | Kilom. |
|---|---|---|---|---|---|
| Straßburg | — | St. Hypolite | 5,5 | Lutterbach | 7 |
| Königshofen | 3 | Rappoldsweiler | 4,5 | Dornach | 2,5 |
| Geispolsheim | 7 | Ostheim | 3 | Mühlhausen | 3 |
| Fegersheim | 3 | Bennweiler | 3 | Rixheim | 5,5 |
| Limersheim | 3,5 | Colmar | 6 | Habsheim | 1,5 |
| Erstein | 4,5 | Eguisheim | 4,5 | Sierenz | 10 |
| Matzenheim | 3 | Herrlisheim | 2,5 | Bartenheim | 3,5 |
| Benfeld | 3,5 | Ruffach | 6,5 | St. Louis | 7,5 |
| Kogenheim | 5,5 | Merxheim | 5,5 | Basel | 6,5 |
| Ebersheim | 4,5 | Bollweiler | 7 | Summe | 143,5 |
| Schlettstadt | 6,5 | Wittelsheim | 4,5 | | |

An bemerkenswerthen Kunstbauten sind vorhanden: 1. Zu Königshofen ein Viaduct von 2 Bogen, über welchen die Staatsstraße von Paris nach Straßburg zieht; er kostet ungefähr 28,000 Franken. —

2. Ueber den Canal der Brusche eine Brücke von 3 Bogen von Gußeisen. — 3. Ueber den Fluß der Brusche eine Brücke von 3 Bogen in Mauerwerk von 40 Meter Oeffnung; kostet ungefähr 60,000 Franken. — 4. Ueber den Gießen bei Schlettstadt eine Brücke von Mauerwerk mit 5 Bogen und 30 Meter Oeffnung. — 5. Ueber die Fecht bei Colmar eine hölzerne Brücke von 8 Durchlässen, deren Pfeiler und Widerlager von Stein sind, mit 56 Meter Oeffnung; kostet ungefähr 75,000 Franken. — 6. Bei Lutterbach ein Viaduct, über welchen die Staatsstraße von Barle-Duc nach Basel führt. — 7. Ueber die Dollern zwischen Lutterbach und Dornach eine Brücke von 3 Bogen in Mauerwerk mit 27 Meter Oeffnung. — 8. Für das Ueberschwemmungsgebiet der Ill zwischen Dornach und Mühlhausen ein Viaduct von 6 Bogen in Mauerwerk. — 9. Für denselben Zweck bei Mühlhausen ein Viaduct von 23 Durchlässen, mit massiven Pfeilern und Widerlagern von 92 Meter Oeffnung. — 10. Ueber die Ill bei Mühlhausen eine Brücke mit 2 Bogen von Mauerwerk von 18 Meter Oeffnung. — 11. Ueber den Canal der Rhone zum Rhein vor Mühlhausen eine gußeiserne Drehbrücke, mit einem Gedecke von 22 Meter Länge. — 12. Bei Mühlhausen ein Viaduct, über welchem die Straße von Altkirch nach Mühlhausen die Bahn überschreitet.

### Finanzverhältnisse.

Das Gesammt-Capital für die Bahnanlage besteht in 42,000,000 Fr. Es wurden 84,000 Actien à 500 Fr. gezeichnet, jedoch von den Actionären nur $^3/_5$, also 350 Fr. per Actie eingezahlt. Das Vermögen der Gesellschaft beträgt demnach 29,400,000 Fr. Weitere 12,600,000 Fr. (oder 150 Fr. pro Actie) gab der Staat als Darleihen, und zwar so lange ohne Zinsen, bis die Actien volle 4 % genießen, und außerdem zur Amortisation des Actien-Capitals 1 % übrig geblieben ist. — Außerdem gibt es Rescriptions, die 5 % Zinsen tragen, allmählig aber getilgt werden. — Für das Jahr 1842/43 erhielt jede Stammactie 8 Fr. 75 Ct., oder $2^1/_2$ % Dividende.

Die Betriebsmittel bestanden am Anfange des Jahres 1844 in:

29 Locomotiven nebst Tender, 18 Diligençen, 24 **Chars-à-bancs**, 3 Bagagewagen, 45 Waggons, in Summa 90 Wagen, welche 2604 Reisende aufnehmen. Ferner in 17 Bagagewagen, 79 Güterwagen und 36 Kohlenwagen, womit 508,000 Kilogr. befördert werden können.

Der Verbrauch an Brennmaterial stellt sich wie folgt:

Im Jahre 1842 wurden für jeden zurückgelegten Kilometer 10,82 Kilogr. (oder 21,64 deutsche Zollpfunde) Coaks verbraucht; dagegen im Jahre 1843 nur 7,72 Kilogr. (oder 15,44 Zollpfunde). Hierdurch wurden erspart . . . . . 96,000 Franken.
und durch Preisverminderung des Brennmaterials 19,000 „
also weniger als im Jahr 1842 verbraucht 115,000 Franken.

Die Ausgaben auf der Bahn betrugen im Jahr 1843:

1) Administration von Paris . . . . . 44,421 Franken.
2) „ im Elsaß . . . . . 70,145 „
Transport 114,566 Franken.

| | | |
|---|---|---|
| | Transport | 114,566 Franken. |
| 3) Unterhaltung der Bahn und Zugehör . . . | 248,531 | „ |
| 4) Kosten für die Zugskräfte . . . . . | 444,045 | „ |
| 5) Reparaturkosten des Betriebsmaterials . . . | 334,654 | „ |
| 6) Kosten für die Stationen und Magazine. . . | 127,815 | „ |
| 7) „ beim Personenverkehr . . . . . | 32,638 | „ |
| 8) „ „ Güterverkehr . . . . . | 112,976 | „ |
| 9) Steuern und außergewöhnliche Ausgaben . . | 149,776 | „ |
| Summe | 1,565,001 | Franken. |
| Die Einnahmen brachten zusammen . . . . | 2,146,753 | „ |
| mithin verblieb Ueberschuß . . . . | 581,752 | Franken. |

Die Betriebskosten verzehrten demnach 73 % der Gesammteinnahme.

Frequenz auf der straßburg-baseler Eisenbahn.

| 1844. | Personen-Zahl. | Einnahme für Personen. | Einnahme für Güter ꝛc. | Total-Einnahme. |
|---|---|---|---|---|
| Monat. | | Fr. | Fr. | Fr. |
| Januar . . . . . | 37,920 | 75,600 | 53,961 | 129,561 |
| Februar . . . . . | 39,673 | 76,630 | 55,423 | 132,053 |
| März . . . . . | 45,994 | 94,155 | 71,186 | 165,341 |
| April . . . . . | 57,633 | 122,969 | 58,378 | 181,347 |
| Mai . . . . . | 63,837 | 142,222 | 56,567 | 198,789 |
| Juni . . . . . | 71,584 | 173,023 | 59,621 | 232,644 |
| Juli . . . . . | 91,332 | 260,757 | 51,743 | 312,500 |
| August . . . . . | 72,050 | 192,296 | 57,734 | 250,030 |
| September . . . . . | 72,927 | 187,968 | 53,422 | 241,390 |
| October . . . . . | 70,923 | 161,515 | 59,704 | 221,219 |
| November . . . . . | 50,692 | 109,108 | 57,455 | 166,563 |
| December. . . . . | 41,558 | 87,153 | 54,611 | 141,764 |
| Summe . . | 716,123 | 1,683,396 | 689,805 | 2,373,201 |
| Vorauserhebung auf der mühlhausen-thanner Seitenbahn . . . . . | | | | 62,071 |
| Im Jahr 1844 . . . | 716,123 | 1,683,396 | 689,805 | 2,435,272 |
| „ „ 1843 . . . | 702,748 | 1,539,324 | 607,429 | 2,146,753 |
| „ „ 1842 . . . | 726,799 | 1,574,121 | 341,777 | 1,915,898 |

## Mühlhausen-Thann.

Die Bewilligung für die Anlage einer Eisenbahn zwischen Mühlhausen und Thann wurde dem Herrn N. Köchlin durch ein Gesetz vom 17. Juli 1837 ertheilt, und zwar für die Dauer von 99 Jahren. Am 19. Juli desselben Jahres wurde in Folge dieser Concession zu Paris eine Actien-Gesellschaft gebildet. — Die Gesellschaft war verpflichtet, die Bahn

binnen 3 Jahren zu vollenden; dieſe wurde jedoch ſchon am 26. October 1839 eröffnet, alſo 9 Monate vor der feſtgeſetzten Zeit. Die Vereinigung dieſer Zweigbahn mit der Hauptbahn von Straßburg nach Baſel findet bei Lutterbach Statt. Der Bahndamm der Zweigbahn mißt nur 14,5 Kilometer, dagegen das Schienengeleiſe von Mühlhauſen bis Thann 20 Kilometer.

**Stations-Entfernungen.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Mühlhauſen . . . | — Kilom. | Cernay . . . . . | 9 Kilom. |
| Dornach . . . . | 3 „ | Thann . . . . . | 5,5 „ |
| Lutterbach . . . . | 2,5 „ | | = 14,5 Kilom. |
| | = 5,5 Kilom. | | Summe 20 Kilom. |

Die Geldmittel für die Bahnanlage ſind beigebracht durch:

| | |
|---|---|
| 5200 Actien à 500 Fr. (auf Dividende) . . . . | 2,600,000 Fr. |
| 400 Obligationen à 1000 Fr. (zu 5 % Zins am 1. Januar und 1. Juli in Paris zahlbar) . | 400,000 „ |
| Summe | 3,000,000 Fr. |

Die Anleihe ſoll vom 1. Juli 1846 bis 1860 durch Verloſung getilgt werden.

Der Betrieb auf der mühlhauſen-thanner Eiſenbahn wird nach geſchloſſener Uebereinkunft von der straßburg baſeler Geſellſchaft beſorgt. — Im Jahre 1843 wurden zwiſchen Mühlhauſen und Thann 140,952 Perſonen befördert und dafür, einſchließlich Gepäck und Güter, 178,026 Fr. eingenommen. Die Actionäre erhielten 1843 für jede Actie eine Dividende von 20 Fr.; das ſind 4 % Zinſen.

---

Die Bahnſtrecken wurden wie folgt eröffnet: Von Mühlhauſen bis Thann am 26. October 1839; von Benfeld bis Colmar 19. October 1840; von Mühlhauſen bis St. Louis 25. October 1840; von Straßburg bis Benfeld 1. Mai 1841; von Colmar bis Mühlhauſen, und hiermit die ganze Bahn von Straßburg bis St. Louis am 15. Auguſt 1841.

Täglich werden in jeder Richtung folgende Fahrten gemacht: Zwiſchen Straßburg und Baſel 3 Fahrten, zwiſchen Colmar und Baſel 4, zwiſchen Straßburg und Mühlhauſen 4, und zwiſchen Mühlhauſen und Thann 4 Fahrten. — Der Vereinigungspunkt der thanner Bahn mit der Hauptbahn iſt zu Lutterbach.

Der Betrag für jede beliebige Bahnſtrecke auf der Hauptbahn ergibt ſich, wenn die Zahlen von dem Orte, wo man aufſteigt, von denen, wo man abſteigen will, ſubtrahirt werden. — Kleine Kinder bis zu 7 Jahren in Begleitung von Angehörigen ſind in Diligencen und Chars-à-bancs frei, in den Waggons bis zu 4 Jahren. Diejenigen über dieſes Alter zahlen den vollen Preis. — Jeder Reiſende hat 20 Kilogramm (40 ℔) Gepäck frei. — Für Hunde iſt der dritte Theil eines Waggonplatzes zu bezahlen. — Meſſagerie-Gegenſtände und Werthſendungen ſind in die Station abzuliefern, werden aber dem Empfänger ins Haus gebracht. — Eilfracht und ordinäre Waaren werden abgeholt und ins Haus geliefert.

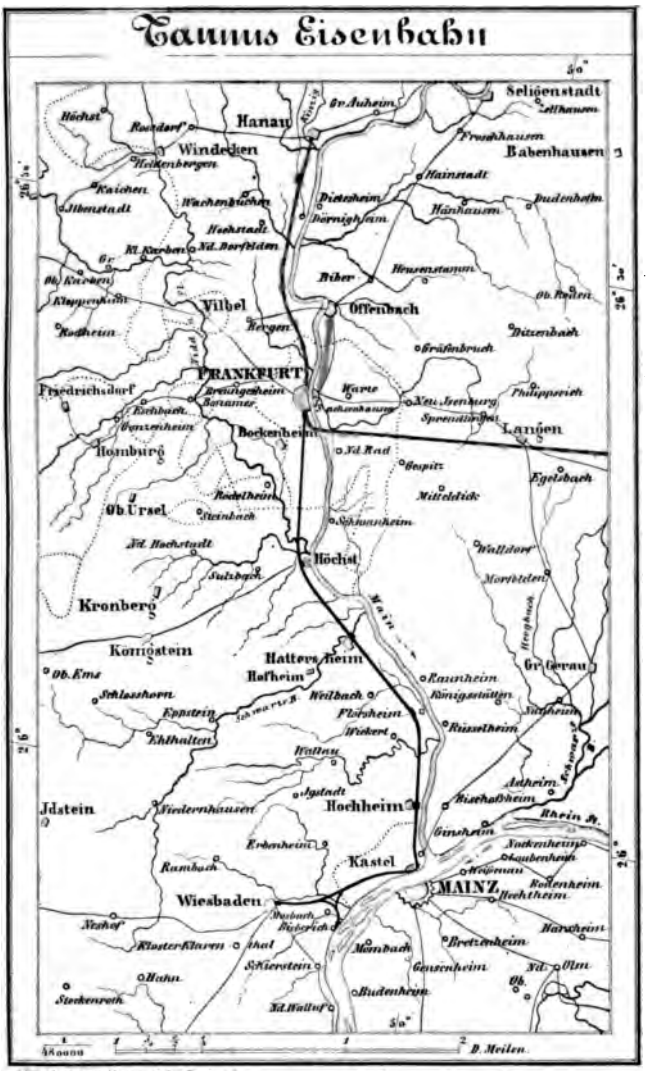
Tarif für den Perſonentransport, Diſtanzen und Fahrzeit.

| Von Straßburg nach | Entfernung in Lieues. | Dauer der Fahrt. | Preiſe der Plätze. I. Cl. Diligence. | II. Cl. Chars-à-bancs. | III. Cl. Waggons. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | Fr. Ct. | Fr. Ct. | Fr. Ct. |
| Geiſpolsheim | 2,25 | — 20 | 0. 75 | 0. 60 | 0. 40 |
| Fegersheim | 2,93 | — 26 | 1. 05 | 0. 80 | 0. 55 |
| Limersheim | 3,71 | — 34 | 1. 50 | 1. 15 | 0. 75 |
| Erſtein | 4,72 | — 43 | 2. 20 | 1. 65 | 1. 15 |
| Matzenheim | 5,40 | — 49 | 2. 50 | 1. 90 | 1. 30 |
| Benfeld | 6,19 | — 57 | 2. 95 | 2. 20 | 1. 50 |
| Kogenheim | 7,42 | 1. 8 | 3. 45 | 2. 60 | 1. 75 |
| Ebersheim | 8,44 | 1. 17 | 3. 95 | 3 — | 2. 05 |
| Schlettſtadt | 9,90 | 1. 34 | 4. 70 | 3. 55 | 2. 40 |
| St. Hypolit | 11,14 | 1. 46 | 5. 20 | 3. 95 | 2. 65 |
| Rappoldsweiler | 12,15 | 1. 56 | 5. 60 | 4. 25 | 2. 85 |
| Oſtheim | 12,83 | 2. 4 | 5. 95 | 4. 50 | 3 — |
| Bennweiler | 13,50 | 2. 13 | 6. 35 | 4. 80 | 3. 20 |
| Colmar | 14,85 | 2. 31 | 6. 95 | 5. 25 | 3. 55 |
| Eguisheim | 15,86 | 2. 41 | 7. 40 | 5. 55 | 3. 75 |
| Herrlisheim | 16,43 | 2. 46 | 7. 70 | 5. 80 | 3. 90 |
| Ruffach | 17,90 | 2. 59 | 8. 30 | 6. 25 | 4. 25 |
| Merrheim | 19,12 | 3. 10 | 8. 85 | 6. 65 | 4. 50 |
| Bollweiler | 20,70 | 3. 25 | 9. 55 | 7. 20 | 4. 85 |
| Wittelsheim | 21,71 | 3. 34 | 10. 10 | 7. 60 | 5. 10 |
| Lutterbach | 23,29 | 3. 48 | 10. 80 | 8. 15 | 5. 50 |
| Dornach | 23,85 | 3. 54 | 11 — | 8. 30 | 5. 60 |
| Mühlhauſen | 24,53 | 4. 7 | 11. 45 | 8. 60 | 5. 80 |
| Rixheim | 25,76 | 4. 17 | 11. 95 | 9 — | 6. 05 |
| Habsheim | 26,10 | 4. 22 | 12. 05 | 9. 10 | 6. 10 |
| Sierenz | 28,35 | 4. 38 | 13. 10 | 9. 85 | 6. 65 |
| Bartenheim | 29,14 | 4. 45 | 13. 40 | 10. 10 | 6. 80 |
| St. Louis | 30,83 | 4. 57 | 14. 25 | 10. 70 | 7. 20 |
| Baſel | 32,29 | 5. 7 | 14. 65 | 10. 95 | 7. 35 |
| **Zweigbahn.** | | | | | |
| Sennheim | 25,31 | 4. 35 | 11. 75 | 8. 90 | 6 — |
| Thann | 26,55 | 4. 50 | 12. 40 | 9. 35 | 6. 30 |

Reiſewagen ſind in die Station zu überbringen. Reiſende im eigenen Wagen zahlen die Taxe der Diligences, und die Dienerſchaft die der Chars à bancs. Wagen ohne Reiſende zahlen 50 % über den nachſtehenden Tarif. — Viehtransport findet zu folgenden Preiſen Statt: Ochſen, Kühe, Stiere, Pferde, Maulthiere, Zugvieh 15 Ct. per Stück und Kilometer; Kälber und Schweine 5 Ct.; Hammel, Schafe und Ziegen 3 Ct.

## Tarif für den Transport von Waaren, Werthsendungen und Reisewagen.

| Von Straßburg nach | Messagerie-Gegenstände in Kilogramme. 1 bis 10 | 11 bis 25 | 26 bis 50 | 51 bis 75 | 76 bis 100 | Werthsendungen nach Franks. 1 bis 250 | 251 bis 500 | 501 bis 1000 | bis 3000 p. mll. | Eil-Fracht 100 Kilogr. | Ordinäre Waaren 100 Kilogramme. I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. | Reise-Wagen. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Benfeld | 0. 50 | 0. 60 | 0. 65 | 0. 80 | 1. 10 | 0. 75 | 0. 80 | 0. 85 | 0. 65 | 1. 05 | 0. 90 | 0. 75 | 0. 70 | — |
| Schlettstadt | 0. 70 | 0. 80 | 0. 85 | 1. 10 | 1. 35 | 0. 75 | 0. 80 | 0. 85 | 0. 65 | 1. 30 | 1. 25 | 1. 10 | 0. 95 | 30 |
| Colmar | 0. 75 | 0. 90 | 1. 10 | 1. 30 | 1. 80 | 0. 85 | 0. 90 | 0. 95 | 0. 75 | 1. 75 | 1. 40 | 1. 20 | 1 — | 40 |
| Ruffach | 0. 95 | 1. 15 | 1. 30 | 1. 90 | 2. 10 | 1 — | 1. 05 | 1. 10 | 0. 95 | 2 — | 1. 75 | 1. 50 | 1. 40 | — |
| Mühlhausen | 1 — | 1. 25 | 1. 50 | 2 — | 2. 15 | 1 — | 1. 05 | 1. 10 | 0. 85 | 2 — | 1. 75 | 1. 40 | 1. 20 | 50 |
| Saint Louis | 1. 20 | 1. 50 | 1. 80 | 2. 25 | 2. 70 | 1. 25 | 1. 30 | 1. 35 | 1. 15 | 2. 60 | 2 — | 1. 75 | 1. 50 | — |
| Basel | 1. 35 | 1. 65 | 2. 05 | 2. 90 | 3. 30 | 1. 40 | 1. 45 | 1. 50 | 1. 15 | 3. 20 | 2. 50 | 2. 25 | 2 — | 60 |
| Thann | 1. 05 | 1. 30 | 1. 55 | 2. 10 | 2. 65 | 1. 05 | 1. 10 | 1. 15 | 0. 95 | 2. 50 | 2 — | 1. 70 | 1. 40 | 50 |
| **Von Basel nach** | | | | | | | | | | | | | | |
| Mühlhausen | 0. 70 | 0. 75 | 0. 90 | 1. 10 | 1. 35 | 0. 85 | 0. 90 | 0. 95 | 0. 65 | 1. 30 | 1. 05 | 0. 95 | 0. 85 | 20 |
| Thann | 0. 85 | 0. 90 | 1. 05 | 1. 70 | 2 — | 0. 85 | 0. 90 | 0. 95 | 0. 65 | 1. 95 | 1. 45 | 1. 40 | 1. 35 | 35 |
| Colmar | 0. 85 | 1 — | 1. 20 | 1. 85 | 2. 50 | 0. 95 | 1 — | 1. 05 | 0. 75 | 2. 25 | 1. 60 | 1. 55 | 1. 50 | 40 |
| Schlettstadt | 1. 10 | 1. 30 | 1. 60 | 2. 20 | 2. 80 | 1. 10 | 1 15 | 1. 20 | 0. 90 | 2. 75 | 2. 20 | 2. 10 | 2 — | 50 |
| **Von Mühlhausen nach** | | | | | | | | | | | | | | |
| Thann | 0. 60 | 0. 60 | 0. 65 | 0. 65 | 0. 75 | 0. 70 | 0. 75 | 0. 80 | 0. 60 | 0. 70 | 0. 60 | 0. 50 | 0. 50 | 15 |
| Colmar | 0. 60 | 0. 70 | 0. 75 | 0. 85 | 1. 05 | 0. 70 | 0. 75 | 0. 80 | 0. 60 | 1 — | 0. 80 | 0. 75 | 0. 70 | 20 |
| Schlettstadt | 0. 80 | 0. 95 | 1. 05 | 1. 50 | 2 — | 0. 80 | 0. 85 | 0. 90 | 0. 70 | 1 75 | 1. 45 | 1. 35 | 1. 20 | 30 |
| **Von Thann nach** | | | | | | | | | | | | | | |
| Colmar | 0. 65 | 0. 75 | 0. 80 | 1. — | 1. 25 | 0. 75 | 0. 80 | 0. 85 | 0. 65 | 1. 20 | 1 — | 0. 95 | 0. 90 | 20 |
| Schlettstadt | 0. 85 | 1 — | 1. 10 | 1. 80 | 2. 40 | 0. 85 | 0. 90 | 0. 95 | 0. 75 | 2 — | 1. 60 | 1. 50 | 1. 40 | 30 |


Taunus Eisenbahn
Selligenstadt
Hanau
Windecken
Babenhausen
Hainstadt
Dietzenbach
Offenbach
Vilbel
FRANKFURT
Friedrichsdorf
Homburg
Bockenheim
Langen
Egelsbach
Ob. Ursel
Höchst
Kronberg
Hattersheim
Kostheim
Kastel
MAINZ
Wiesbaden
Hochheim
Idstein
Kostheim
Rüsselsheim
Raunheim
Gr. Gerau
Bretzenheim
Budenheim
Ginsheim
Rhein R.
Mombach
Gonsenheim
Hechtsheim
Nackenheim
Nierstein
Oppenheim
Astheim
Bischofsheim
Flörsheim
Weilbach
Eppstein
Königstädten
Okriftel
Wicker
Hofheim
Ob. Ems
Schlosshorn
Kloster-Klaren-thal
Sonnenberg
Igstadt
Niederhausen
Rambach
Erbenheim
Walluf
Schierstein
Hahn
Stockenroth
Naurheim
Ob. Olm
Nd. Olm
Heusenstamm
Bieber
Bürgel
Rumpenheim
Fechenheim
Seligenstadt
Klein-Auheim
Gr. Auheim
Dörnigheim
Hainhausen
Mühlheim
Offenbach
Bürgel
Bieber
Heusenstamm
Ob. Roden
Rödermark
Dietzenbach
Steinbach
Sulzbach
Eschborn
Nd. Rad
Sossenheim
Mittelliebich
Hattersheim
Raunheim
Weilbach
Flörsheim
Rüsselsheim
Wicker
Hofheim
Kostheim
Kastel
MAINZ
Wiesbaden
Hochheim
Igstadt
Rambach
Erbenheim
Walluf
Schierstein
Hahn
Stockenroth
Naurheim
Bretzenheim
Mombach
Gonsenheim
Budenheim
Ginsheim
Rhein R.
Astheim
Bischofsheim
Nackenheim
Nierstein
Oppenheim
Okriftel
Eppstein
Königstädten
Ob. Ems
Schlosshorn
Kloster-Klaren-thal
Sonnenberg
Igstadt
Niederhausen

# 3. Taunus-Eisenbahn.

(Frankfurt-Mainz-Wiesbaden.)

Mit Zugskarte.

Im Jahre 1835 bildete sich in Frankfurt a. M. ein Comité, bestehend aus den Chefs der ersten dortigen Banquierhäuser, zu dem Zwecke, Vorbereitungen zu einem Eisenbahnnetze zu treffen, welches alle von Frankfurt ausgehende Handelsstraßen bilden sollte. — Hierdurch wurden ähnliche Comité's in den Nachbarstädten Wiesbaden, Mainz und Darmstadt hervorgerufen, und zwar in der Absicht, vorerst eine Bahn von Frankfurt nach Wiesbaden zu bauen. Nachdem am 7. Februar 1837 die Comité's von Frankfurt und Wiesbaden sich vereinigt hatten, erschien am 10. März desselben Jahres eine Bekanntmachung des Frankfurter Comité's, nach welcher der Beschluß gefaßt war, eine Eisenbahn von Frankfurt auf dem rechten Mainufer über Castel nach Bieberich und Wiesbaden zu bauen. Hierauf erfolgten die Actienzeichnungen und ergaben am ersten Tage in Frankfurt die Summe von 30 Millionen, und im Herzogthum Nassau von ungefähr $3\frac{1}{2}$ Millionen Gulden. Im Juli 1837 trat auch das Comité von Mainz diesem Unternehmen bei, und es kam ein Vertrag zwischen den Comité's von Frankfurt, Mainz und Wiesbaden zu Stande, wornach dieselben zur gemeinschaftlichen Anlage einer Eisenbahn nach obiger Richtung sich einigten. Nunmehr erfolgten unter dem 8. Mai 1838 die Concessionen des Senats der freien Stadt Frankfurt, unter dem 11. Mai 1838 die Concessionen des Großherzogs von Hessen, und unter dem 13. Juni 1838 die des Herzogs von Nassau, sämmtlich auf neunundneunzig Jahre.

Bei den Terrainerwerbungen fanden mancherlei Schwierigkeiten Statt; und nachdem die Erlaubniß der deutschen Bundesversammlung zur Durchführung der Bahn durch das Festungsgebiet von Castel am 19. October 1838 ertheilt, und die Einweisung in den Besitz des Grundeigenthums erst im December 1838, und theilweise bis Mitte 1839 geschehen war, konnte der Bahnbau beginnen.

Die Zugsrichtung der Bahn ist folgende: Der Bahnhof bei Frankfurt liegt nahe an der Mainlust; die Bahn geht von derselben in gerader Richtung bis Höchst, nördlich dieser Stadt im Bogen vorüber, darauf in gerader Linie südlich Hattersheim vorbei, bis nördlich von Flörsheim, wendet in einen Bogen und zieht hierauf in gerader Linie bis Hochheim. Der Bogen bei Hochheim führt durch die Abhänge der Weinberge, welchen eine gerade Linie mit dem scharfen Bogen bei Castel verbindet. Dieser führt die Bahn südlich in die Festung Castel bis zur Station, welche leider, wie die Erfahrung lehrt, im Ueberschwemmungsgebiet des Rheines liegt. Auf dem nördlichen Ende Castels kommt die Bahn aus der Festung heraus und geht in gerader Linie östlich, am Fort Montebello vorüber, zum Salzbach oder Mühlenthal, welches sie durchzieht und in der Vor-

stadt von Wiesbaden endigt, die sich in der Nähe der Allee nach dem Theater und dem Kursaal befindet. Eine kleine Seitenbahn für Pferdetransport führt vom Landgraben südlich von Mosbach nach Bieberich. — Die einzelnen Bahnstrecken messen:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Von Frankfurt bis Höchst . . . . | 8901 | Meter | = 2,01 | Stund. | = 1,21 | Meil. |
| „ Höchst bis Hattersheim . . | 5927 | „ | = 1,33 | „ | = 0,80 | „ |
| „ Hattersheim bis Flörsheim | 6992 | „ | = 1,57 | „ | = 0,94 | „ |
| „ Flörsheim bis Hochheim . | 6484 | „ | = 1,46 | „ | = 0,88 | „ |
| „ Hochheim bis Castel. . . . | 5072 | „ | = 1,14 | „ | = 0,68 | „ |
| „ Castel bis Wiesbaden . . . | 8525 | „ | = 1,92 | „ | = 1,15 | „ |
| Zweigbahn nach Bieberich . . . | 1499 | „ | = 0,34 | „ | = 0,20 | „ |
| Ganze Bahnlänge | = 43400 | Meter | = 9,77 | Stund. | = 5,86 | Meil. |

Sowohl die Erdarbeiten als auch die Brückenbauten sind nicht bedeutend. Die größten Dämme befinden sich bei Höchst im Niddathal, bei Hattersheim im Schwarzbachthale, bei Kostheim, Flörsheim und im Salzbachthale. Alle Strecken sind nur kurz und kein Auftrag mißt über 25 Fuß Höhe. Die bedeutendsten Einschnitte befinden sich zwischen Frankfurt und Höchst, zwischen Hattersheim und Flörsheim und in den Hochheimer Weinbergen; jedoch auch diese messen nur von 6 — 25 Fuß Tiefe. — Die Bahn hat 16 größere Brücken und Durchlässe von 96 bis 16 Fuß Oeffnung und 113 kleinere Durchlässe. Von den Brücken ist die über die Nidda die bedeutendste, scheint aber für Hochgewässer nicht auszureichen, da bekanntlich bis jetzt schon zweimal die Bauten im Niddathale überfluthet und so beschädigt wurden, daß die Fahrten eingestellt werden mußten.

Die Steigungen der Taunusbahn sind im Allgemeinen kaum bemerkbar, wozu die Anlage derselben im Thalgelände des Mains und des Salzbaches ein sehr vortheilhaftes Terrain bot; die größte Steigung beträgt auf eine kurze Strecke nur 1 : 270. — Der Bahnhof zu Castel liegt am niedrigsten; der zu Frankfurt liegt etwa 80 Fuß und der zu Wiesbaden um 90 Fuß höher. Die Zweigbahn nach Bieberich erhebt sich gegen die Hauptbahn um 20 Fuß. — Mit Ausnahme eines Bogens von 175 Ruthen Halbmesser zwischen Kostheim und Castel und eines ähnlichen bei Einmündung der Biebericher Zweigbahn, sind alle Krümmungen sehr flach; der größte Radius mißt 800 Ruthen.

Der Bahndamm ist für zwei Schienengeleise, à 1,5 Meter Spurweite, angelegt, jedoch bis jetzt erst eines aufgelegt worden. Die Construction des Geleises besteht aus 15füßigen freitragenden Schienen, von 18 Pfund der laufende Fuß, welche von 3 zu 3 Fuß in gußeisernen Stühlen befestigt sind, die im Einschnitt des Terrains auf Steinblöcken und im Auftrage auf Querschwellen ruhen; erstere sind 0,6 Meter lang und breit, und 0,3 Meter stark, letztere sind 12 — 14 Zoll breit, und halbrund. Die Stühle unter den Stößen der Schienen sind 21$^1/_5$ Pfund und die Zwischenstühle 18$^1/_2$ Pfund schwer. Die Schienen werden durch Holzkeile festgehalten.

Die Bahn wurde vom Herrn Ingenieur Denis, dem Erbauer der Nürnberg-Fürther Bahn, ausgeführt, welcher für dreijährige Bauführung ein Honorar von ungefähr 60,000 fl. bezog. (Goldenes Zeitalter des deutschen Eisenbahnbaues! Tempi passati!)

Die Taunusbahn wurde streckenweise eröffnet; von Frankfurt bis Hattersheim am 11. September 1839, von Mainz bis Wiesbaden am 10. März 1840, die ganze Hauptbahn am 13. April 1840 und die Zweigbahn nach Bieberich am 3. August 1840. Die Stationen liegen der Reihe nach, wie folgt: Frankfurt, Höchst, Hattersheim, Flörsheim, Hochheim, Castel (Mainz gegenüber), Bieberich und Wiesbaden. — Die Gesellschaft hat zwei sehr lästige Auflagen zu erfüllen; diese bestehen in einer jährlichen Steuer von 9280 fl. an das Herzogthum Nassau und in freier Beförderung der Turn und Taxis'schen Postreisenden zwischen Höchst und Mainz.

Zum Bau einer Zweigbahn von Höchst nach dem Bade Soden am Taunus ist dem Frankfurter Banquierhaus Gebrüder Bethmann von der nassauischen Regierung eine Concession ertheilt worden. Diese Bahn soll auf einer Seite der Landstraße angelegt und durch Pferde betrieben werden, und man hofft dieselbe mit 100,000 fl. vollenden zu können.

**Anlage- und Einrichtungskosten der Taunusbahn, nach dem am 12. August 1840 erstatteten Berichte:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) | Terrainerwerbungen auf frankfurter Gebiet | 200,000 fl. | |
| | " " großh. hessischem Gebiete . . . | 100,000 " | |
| | " " herzogl. nassauischem Gebiete . | 333,000 " | |
| | | | 633,000 fl. |
| 2) | Vorarbeiten, Leitung und Beaufsichtigung des Baues, Geschirr und Arbeitsgeräthe und Honorar für Herrn Ingenieur Denis . . . . . | | 168,859 " |
| 3) | Vermessungskosten . . . . . | | 6,401 " |
| 4) | Erd- und Planirarbeiten . . . . . | | 208,866 " |
| 5) | Brücken und Durchlässe . . . . . | | 136,093 " |
| 6) | Stützmauern . . . . . | | 21,042 " |
| 7) | Unterbau der Bahn . . . . . | | 270,136 " |
| 8) | Oberbau der Bahn (Schienen, Stühle, Nägel, Filz) | | 759,498 " |
| 9) | Befestigung des Planums und Legen der Schienen . | | 44,372 " |
| 10) | Ausweichungen und Kreuzungen . . . . . | | 13,006 " |
| 11) | Chaussee- und Wegeübergänge . . . . . | | 16,963 " |
| 12) | Einfriedigung der Bahn, Barrieren ꝛc. . . . . | | 35,878 " |
| 13) | Drehscheiben . . . . . | | 42,567 " |
| 14) | Dienstgebäude und Wächterhütten . . . . . | | 318,162 " |
| 15) | Arbeiten im Festungsrayon von Castel . . . . . | | 13,225 " |
| 16) | Grenzsteine . . . . . | | 1,322 " |
| | | Transport | 2,689,390 fl. |

| | | |
|---|---|---|
| | Transport | 2,689,390 fl. |
| 17) Wasser-Reservoirs . . . . . | | 7,935 „ |
| 18) Unvorhergesehene Arbeiten . . . . . | | 6,675 „ |
| | Summa | 2,704,000 fl. |
| Davon gehen ab: | | |
| a) Uebrig gebliebene Materialien . . . | 34,609 fl. | |
| b) Das entbehrliche Arbeitsgeschirr . . | 18,301 „ | 52,910 „ |
| | Es verbleiben also | 2,651,090 fl. |
| 19) Betriebsmittel (Locomotiven, Wagen ꝛc.) . . . . | | 428,346 „ |
| 20) Verwaltungsaufwand . . . . . | | 56,000 „ |
| | Zusammen | 3,135,436 fl. |
| 21) Hierzu an verschiedenen Ausgaben bis Ende 1844 . | | 381,888 „ |
| | Summa | 3,517,324 fl. |

Der Rechnungsabschluß vom Jahre 1844 weist im Ganzen eine Summe von 3,725,040 fl. nach; dieser ist jedoch nur summarisch aufgestellt. Man hofft durch die Veräußerung von vorhandenen Gutsparzellen und Grundeigenthum noch eine Summe zu lösen, wodurch der wirkliche Aufwand für die Bahnanlage auf $3\frac{1}{2}$ Millionen Gulden zurückgeführt wird.

### Finanzverhältnisse.

| | |
|---|---|
| Es wurden 12,000 Actien à 250 fl. ausgegeben, welche mit Dividendenscheinen versehen sind . . . . . | 3,000,000 fl. |
| Ferner 1844 eine Anleihe zu $3\frac{1}{2}$ % gemacht, von . | 500,000 „ |
| Summa | 3,500,000 fl. |

Die Actien sind mit Litt. A., B. und C. bezeichnet, haben jedoch gleiche Rechte. — Die Dividende betrug für 1840 = 6,4 % oder 16 fl. per Actie; 1841 = 6 % oder 15 fl.; 1842 = 6 % oder 15 fl.; 1843 = 6 % oder 15 fl. und 1844 = 6 % oder 15 fl.

An Betriebsmittel waren Ende 1844 vorhanden: 12 Locomotiven, 99 Personenwagen, 9 gedeckte und 24 andere Transportwagen verschiedener Art, zusammen 142 Wagen.

Die Maschinen verbrauchten im Durchschnitt 1 Ctr. 9 ℔ Coaks auf die Wegstunde.

Im Sommer werden täglich sechs und im Winter vier bis fünf durchlaufende Fahrten in jeder Richtung gemacht; die Fahrzeit beträgt zwischen Frankfurt und Castel 1 Stunde, und bis Wiesbaden 1 Stunde 30 Minuten. Außerdem finden noch Localfahrten zwischen Castel und Wiesbaden, und zwischen Frankfurt und Höchst Statt.

## Tarif für den Perſonen-Transport.

| Stationen. (Nach dem Alphabet.) | | | Diſtanz in Stunden oder franz. Lieues. | Preiſe der Plätze. I. Claſſe | II. Claſſe | III. Claſſe | IV. Claſſe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. |
| Caſtel | bis | Bieberich . | 1,50 | —. — | —. 12 | —. 9 | —. 6 |
| " | " | Flörsheim . | 2,30 | —. 42 | —. 30 | —. 21 | —. 15 |
| " | " | Frankfurt . | 7,22 | 2. 6 | 1. 27 | 1. - | —. 42 |
| " | " | Hattersheim | 3,90 | 1. 9 | —. 48 | —. 33 | —. 24 |
| " | " | Hochheim . | 1,14 | —. 21 | —. 15 | —. 12 | —. 9 |
| " | " | Höchſt . . | 5,20 | 1. 30 | 1. 3 | —. 42 | —. 30 |
| " | " | Wiesbaden . | 1,92 | —. 36 | —. 24 | —. 18 | —. 12 |
| Bieberich | " | Flörsheim . | 3,80 | 1. 6 | —. 45 | —. 30 | —. 24 |
| " | " | Frankfurt . | 8,72 | 2. 30 | 1. 45 | 1. 12 | —. 48 |
| " | " | Hattersheim | 5,40 | 1. 30 | 1. 3 | —. 42 | —. 30 |
| " | " | Hochheim . | 2,50 | —. 42 | —. 30 | —. 21 | —. 15 |
| " | " | Höchſt . . | 6,70 | 1. 54 | 1. 21 | —. 51 | —. 36 |
| " | " | Wiesbaden . | 1,14 | —. — | —. 12 | —. 9 | —. 6 |
| Flörsheim | " | Frankfurt . | 4,92 | 1. 24 | 1. — | —. 39 | —. 27 |
| " | " | Hattersheim | 1,57 | —. 24 | —. 18 | —. 12 | —. 9 |
| " | " | Hochheim . | 1,46 | —. 21 | —. 15 | —. 9 | —. 6 |
| " | " | Höchſt . . | 2,90 | —. 48 | —. 36 | —. 21 | —. 15 |
| " | " | Wiesbaden . | 4,26 | 1. 15 | —. 54 | —. 36 | —. 27 |
| Frankfurt | " | Hattersheim | 3,32 | 1. — | —. 40 | —. 27 | —. 18 |
| " | " | Hochheim . | 6,22 | 1. 45 | 1. 15 | —. 48 | —. 33 |
| " | " | Höchſt . . | 2,00 | —. 36 | —. 24 | —. 18 | —. 12 |
| " | " | Wiesbaden . | 9,18 | 2. 42 | 1. 48 | 1. 15 | —. 51 |
| Hattersheim | " | Hochheim . | 2,90 | —. 48 | —. 36 | —. 21 | —. 15 |
| " | " | Höchſt . . | 1,33 | —. 24 | —. 16 | —. 9 | —. 6 |
| " | " | Wiesbaden . | 5,86 | 1. 42 | 1. 12 | —. 48 | —. 33 |
| Hochheim | " | Höchſt . . | 4,20 | 1. 9 | —. 51 | —. 30 | —. 21 |
| " | " | Wiesbaden . | 2,96 | —. 54 | —. 39 | —. 27 | —. 18 |
| Höchſt | " | Wiesbaden . | 7,16 | 2. 6 | 1. 27 | —. 57 | —. 42 |

Kinder unter zehn Jahren zahlen die Hälfte. Auf den Zwiſchenſtationen können Reiſende nur dann aufgenommen werden, wenn noch leere Plätze vorhanden ſind. Reiſegepäck, welches mit dem Namen des Reiſenden und des Beſtimmungsorts verſehen ſeyn muß, iſt bis 40 Pfund frei; das Uebergewicht wird wie folgt bezahlt: Von Frankfurt bis Caſtel bis 10 ℔ 12 kr., 20 ℔ 20 kr., 30 ℔ 28 kr., 40 ℔ 36 kr., 50 ℔ 48 kr., 60 ℔ 56 kr., u. ſ. w.; von Frankfurt bis Wiesbaden: bis 10 ℔ 15 kr., 20 ℔ 25 kr., 30 ℔ 35 kr., 40 ℔ 45 kr., 50 ℔ 1 fl., 60 ℔ 1 fl. 10 kr., u. ſ. w.; von Caſtel bis Wiesbaden: bis 10 ℔ 3 kr., 20 ℔ 5 kr., 30 ℔

7 kr., 40 ℔ 9 kr., 50 ℔ 12 kr., 60 ℔ 14 kr. u. ſ. w. — Die Effecten, wogegen Empfangſcheine abgegeben werden, müſſen ſpäteſtens 1/2 Stunde vor der Abfahrt in den Bahnhof abgeliefert ſeyn, widrigenfalls ſie erſt mit dem nächſten Zuge befördert werden können.

Taxe der Omnibus: Von Frankfurt zum Bahnhof eine Perſon ohne Gepäck 6 kr., mit Gepäck 12 kr., von Mainz einſchließlich des Gepäcks und Brückengelds 18 kr., von Caſtel zur neuen Anlage 24 kr., von Wiesbaden einſchließlich des Gepäcks 12 kr., von Höchſt nach Soden 12 kr., nach Königſtein 24 kr.

**Tarif für den Transport von Fuhrwerk.**

| Von **Frankfurt** nach: und in entgegengeſetzter Richtung. | Caſtel. | Wiesbaden oder Bieberich |
|---|---|---|
| | fl. kr. | fl. kr. |
| Schwere, mit Koffern bepackte Reiſewagen | 8. 15 | 9. 12 |
| Gewöhnliche vierſitzige Kaleſchen . . . . | 6. 12 | 7. — |
| Jedes andere leichte Fuhrwerk . . . . | 5. 30 | 6. — |

Von Caſtel nach Wiesbaden 2 fl. 20 kr., 2 fl. und 1 fl. 45 kr. die verſchiedenen Wagen.

Die Reiſenden, welche während der Fahrt von ihren Wagen Gebrauch machen wollen, zahlen die Tarife der II. Wagenclaſſe, die ſie begleitende Dienerſchaft iſt auf den äußeren Sitzen frei.

**Frachttarif für Güter, Geldſendungen und Gegenſtände mit Werthangabe.**

| (Taxe in Kreuzer) per Zollcentner. Von | nach Frankfurt. | | nach Höchſt. | | nach Caſtel. | | nach Wiesbaden. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Trockenes Gut. | Naſſes Gut. | Trockenes Gut. | Naſſes Gut. | Trockenes Gut. | Naſſes Gut. | Trockenes Gut. | Naſſes Gut. |
| Frankfurt . . . | — | — | 9 | 10 | 18 | 20 | 22 | 24 |
| Höchſt . . . . . | 9 | 10 | — | — | 18 | 20 | 22 | 24 |
| Hattersheim . . . | 9 | 10 | 9 | 10 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| Flörsheim . . . | 18 | 20 | 18 | 20 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| Hochheim . . . . | 18 | 20 | 18 | 20 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| Caſtel . . . . . | 18 | 20 | 18 | 20 | — | — | 8 | 9 |
| Bieberich . . . . | 22 | 24 | 22 | 24 | 8 | 9 | 8 | 9 |
| Wiesbaden . . . | 22 | 24 | 22 | 24 | 8 | 9 | — | — |

Von Geldſendungen und Gegenſtänden mit Werthangaben ſind 3 kr. von jeden 100 fl. declarirten Werth für alle Bahnſtrecken gleich zu bezahlen. — Pakete unter 25 ℔ unterliegen dem Poſtzwang.

Tarif für den Transport von Schlachtvieh und Wildpret.

| Von **Frankfurt** nach: und in entgegengesetzter Richtung. | Castel. | Wiesbaden oder Bieberich. |
|---|---|---|
| | fl. kr. | fl. kr. |
| 1 ganzer Transportwagen (für 6 Ochsen oder 24 Schweine.) . . . . . | 8. — | 9. — |
| 1 Stück Rindvieh . . . . . | 1. — | 1. 20 |
| 1 Schwein . . . . . | —. 30 | —. 36 |
| 1 Kalb . . . . . | —. 20 | —. 24 |
| 1 Schaf . . . . . | —. 15 | —. 18 |
| 1 Stück Wildpret, Hirsch, Reh ꝛc. . . . | —. 30 | —. 36 |

1 Hund 3 kr. und 1 Traglast für 1 Person 1 kr. die Stunde Weges.

Die Frequenz vom Jahre 1841 bis einschließlich 1844 bestand in:

| Jahr. | Personen. | Einnahme. | Güter. | Einnahme. | Gesammt-Einnahme. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | fl. | Ctr. | fl. | fl. |
| 1841 | 769,551 | — | 16,563 | — | 425,693 |
| 1842 | 813,100 | 409,269 | 51,400 | 28,804 | 460,194 |
| 1843 | 744,660 | 379,142 | 56,060 | 29,966 | 436,567 |
| 1844 | 743,667 | 381,793 | 75,271 | 35,577 | 435,373 |

Für das Jahr 1844 erhielten die Actionäre 15 fl. Dividende per Actie von 250 fl. Nennwerth. Der Maschinen-Reservefonds erhielt 10,487 fl., der allgemeine Reservefonds 6,000 fl., der Bahndirektor Herr Hofrath Beil 1500 fl. Tantieme, der Pensionsfonds für Bahnbeamten 1500 fl. und die herzoglich nassauische Regierung 9280 fl. Gewerbesteuer. Die Betriebskosten machten in Summa 235,886 fl. oder 50,8 Procent von den Einnahmen. Nach diesem Abschluß stellt sich der Capital-Reserve-Conto auf 67,000 fl. und der Maschinen- und Transportmittel-Reserve-Conto auf 24,810 fl. — Durch die Wasserfluthen im Frühjahre 1845 sind die Fahrten auf der Bahn sieben Tage unterbrochen worden, und die Wiederherstellung der Beschädigungen hat ungefähr 3000 fl. gekostet.

# 4. Bonn-Cöln.

Mit Zugskarte.

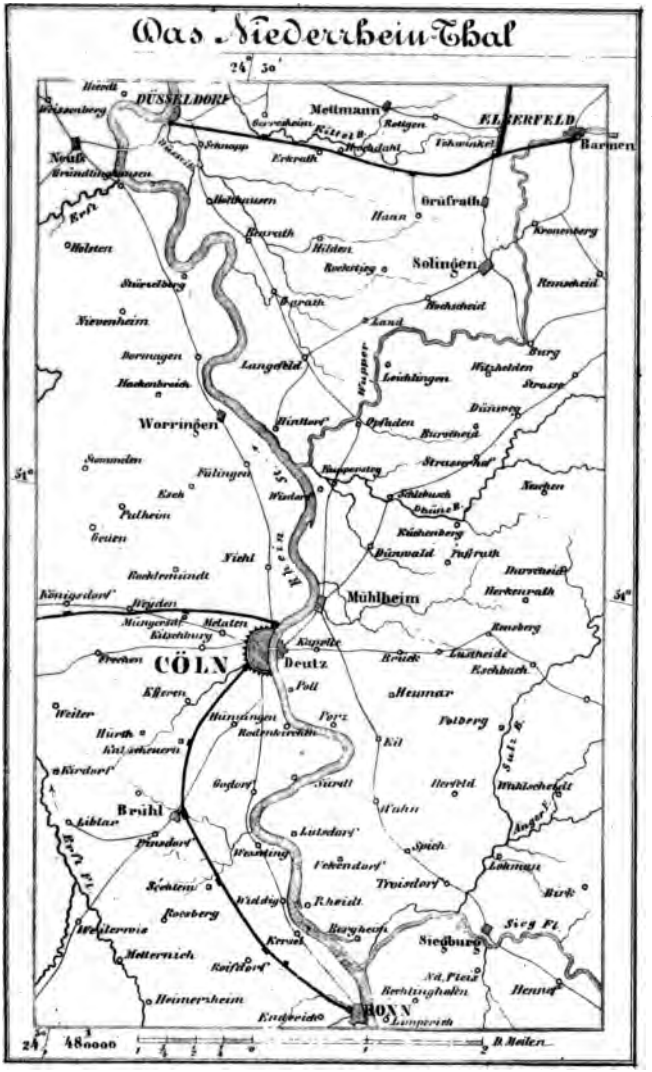
Im Jahre 1836 bildete sich eine Actiengesellschaft für den Bau einer Eisenbahn von Bonn nach Cöln. Nachdem die Vorarbeiten beendigt und durch den Herrn Ingenieur, Regierungsrath Denis, ein Kostenanschlag gefertigt war, erhielt die Gesellschaft unterm 11. Februar 1841 die königliche Bestätigungsurkunde.

Der Bahnhof zu Bonn liegt auf der Südwestseite der Stadt, an der poppelsdorfer Allee; die Bahn zieht hierauf an Roisdorf, Sechtem, Brühl und Kalscheuren vorüber, nach Cöln, überschreitet die Festungsgräben auf zwei hölzerne Brücken, zieht durch das St. Panteleonsthor und endet auf der südwestlichen Seite von Cöln in der Nähe der St. Panteleons-Kirche. — Die Länge der Bahn beträgt von Bonn bis Roisdorf 1780 Ruthen, bis Sechtem 3380 Ruthen, bis Brühl 4880 Ruthen, bis Kalscheuren 5780 Ruthen und bis Cöln 7785 Ruthen = 93,420 preußische Fuß = 29,315 Meter = 6,6 Wegstunden = 3,96 geographische Meilen. — Die Steigungen der Bahn sind sehr günstig und betragen 1:1926 bis 1:300 und abwechselnd mit horizontalen Strecken. Die Krümmungen der Bahn konnten ebenfalls sehr vortheilhaft angelegt werden. Der Bahndamm ist, mit Ausnahme im Festungsrayon zu Cöln, für die Doppelbahn in einer Breite von 24 Fuß ausgeführt, jedoch vorläufig nur ein Geleis gelegt worden. Das Geleis hat die gesetzliche preußische Spurweite von 4 Fuß $6^7/_8$ Zoll und besteht aus Vignolschienen, welche per laufenden Fuß $19^1/_2$ ℔ wiegen und durch Hakennägel auf Querschwellen befestigt sind. Das Fundament der Querschwellen ist durchgängig 2 Fuß tief aus gereinigtem Kies aufgeschüttet. — Da die Bahn in einer sehr günstigen Ebene liegt, so konnte dieselbe ohne bedeutende Erdarbeiten hergestellt werden. Eben so unbedeutend sind die vorhandenen Kunstwerke. Die zwei Brücken im Festungsrayon zu Cöln, deren eine 60, die andere 50 Fuß mißt, und ein Viaduct von 240 Fuß Länge, sind aus Holz construirt, um im Fall einer Belagerung dieselben schleunig wegräumen zu können.

Die Bonn-Cölner Gesellschaft ist durch ihr Statut berechtigt, ihre Bahn bis an den Fuß des Siebengebirges zu verlängern, von welchem Recht sie jedoch zur Zeit noch keinen Gebrauch zu machen gedenkt. Es hat sich nun eine Gesellschaft gebildet, welche eine Bahn von Coblenz, im Anschluß an die Bonn-Cölner Bahn, zu erbauen beabsichtigt. Die Länge dieser Bahn beträgt 8 Meilen, und das Baucapital ist zu 4 Millionen Thaler veranschlagt.

**Anlage- und Einrichtungskosten der Bonn-Cölner Bahn.**

| Titel. | Ausgaben bis Ende 1844. | Noch zu verausgaben. | Summa. |
|---|---|---|---|
| | A. Bau-Capital. | | |
| 1) Vorarbeiten . . | 5,543 Rthl. | — Rthl. | 5,543 Rthl. |
| 2) Grunderwerbung . | 124,509 „ | 102,600 „ | 227,109 „ |
| Transport | 130,052 Rthl. | 102,600 Rthl. | 232,652 Rthl. |


Das Niederrhein-Thal
24° 30'
DÜSSELDORF
Mettmann
ELBERFELD
Barmen
Neuß
Grevenbroich
Kaarst
Erkrath
Gruiten
Grafrath
Hann
Hilden
Solingen
Remscheid
Holten
Büderich
Rheydt
Neuenheim
Barmen
Langenfeld
Leichlingen
Burg
Hackenbroich
Worringen
Opladen
Bürrig
Sommelen
Fühlingen
Esch
Pulheim
Beuten
Fichl
Rath
Mühlheim
Königsdorf
Pingsten
Mungersdf
Kalscheuren
Kalscheuren
Kalscheuren

| Titel. | Ausgaben bis Ende 1844. | Noch zu verausgaben. | Summa. |
|---|---|---|---|
| Transport | 130,052 ℳ | 102,600 ℳ | 232,652 ℳ |
| 3) Unterbau . . . | 132,636 „ | 12,000 „ | 144,636 „ |
| 4) Oberbau . . . | 248,770 „ | 27,347 „ | 276,117 „ |
| 5) Bahnhöfe und Stationen . . . | 115,720 „ | 50,966 „ | 166,686 „ |
| 6) Allgemeine Verwaltung. . . | 39,031 „ | — „ | 39,031 „ |
| 7) Verzinsung des Baucapitals . | 26,950 „ | — „ | 26,950 „ |
| Summe A. Bau-Capital | 693,159 ℳ | 192,913 ℳ | 886,072 ℳ |
| B. Betriebs-Capital. | | | |
| 1) Vorarbeiten . . | 2,335 ℳ | — ℳ | 2,335 ℳ |
| 2) Locomotiven . . | 88,495 „ | 30,000 „ | 118,495 „ |
| 3) Wagen . . . . | 78,757 „ | 14,800 „ | 93,557 „ |
| 4) Einrichtung der Werkstätten ꝛc. | 16,952 „ | 5,320 „ | 22,272 „ |
| 5) Mobilar ꝛc. . . | 2,894 „ | 2,450 „ | 5,344 „ |
| Summe B. Betriebs-Capital . . . . | 189,433 ℳ | 52,570 ℳ | 242,003 ℳ |

Nach Vorstehendem sind zur Vollendung des Bahnbaues und zur vollständigen Ausrüstung des Betriebs-Capitals erforderlich:

| | |
|---|---|
| A. Bau-Capital . . . . . | 886,072 ℳ |
| B. Betriebs-Capital . . . . . | 242,003 „ |
| Summa | 1,128,075 ℳ |
| Es ist eingezahlt durch 8670 Actien à 100 % . . | 876,000 „ |
| Hiernach bleiben noch zu beschaffen . . . . . | 252,075 ℳ |

Ein großer Theil des Fehlenden wird durch verfügbares Grundeigenthum gedeckt, und das Uebrige durch einen Credit herbeigeschafft werden.

### Finanzverhältnisse.

Das Capital für die Anlage wurde beigebracht durch: 8760 Stammactien à 100 ℳ, welche während des Baues 5 Procent Zinsen erhielten. Summa 876,000 ℳ.

Von den Ueberschüssen über 6 Procent wird 1/5 zur Reserve gelegt, welche vorläufig auf 60,000 ℳ bestimmt ist.

An Betriebsmitteln sind vorhanden: 6 Locomotiven nebst Tender, 2 Personenwagen I. Classe, 4 I. und II. Classe combinirt, 16 II. Classe, 14 III. Classe, 8 Stehwagen und 8 Güterwagen mit Vorrichtung zu Stehplätzen, zusammen 52 Wagen, für 2208 Personen. Ferner 4 Chaisen und 3 Gepäck- und Postwagen.

Am 13. Februar 1844 hat der regelmäßige Betrieb seinen Anfang genommen. — Täglich werden 6 Fahrten in jeder Richtung gemacht, deren Dauer 50 Minuten bis 1 Stunde beträgt.

| Titel. | Ausgaben bis Ende 1844. | Noch zu verausgaben. | Summa. |
|---|---|---|---|
| Transport | 130,052 Thlr. | 102,600 Thlr. | 232,652 Thlr. |
| 3) Unterbau . . . | 132,636 „ | 12,000 „ | 144,636 „ |
| 4) Oberbau . . . | 248,770 „ | 27,347 „ | 276,117 „ |
| 5) Bahnhöfe und Stationen . . . | 115,720 „ | 50,966 „ | 166,686 „ |
| 6) Allgemeine Verwaltung . . . | 39,031 „ | — „ | 39,031 „ |
| 7) Verzinsung des Baucapitals . | 26,950 „ | — „ | 26,950 „ |
| Summe A. Bau-Capital | 693,159 Thlr. | 192,913 Thlr. | 886,072 Thlr. |
| B. Betriebs-Capital. | | | |
| 1) Vorarbeiten . . | 2,335 Thlr. | — Thlr. | 2,335 Thlr. |
| 2) Locomotiven . . | 88,495 „ | 30,000 „ | 118,495 „ |
| 3) Wagen . . . . | 78,757 „ | 14,800 „ | 93,557 „ |
| 4) Einrichtung der Werkstätten ꝛc. | 16,952 „ | 5,320 „ | 22,272 „ |
| 5) Mobilar ꝛc. . . | 2,894 „ | 2,450 „ | 5,344 „ |
| Summe B. Betriebs-Capital . . . . | 189,433 Thlr. | 52,570 Thlr. | 242,003 Thlr. |

Nach Vorstehendem sind zur Vollendung des Bahnbaues und zur vollständigen Ausrüstung des Betriebs-Capitals erforderlich:

| | |
|---|---|
| A. Bau-Capital . . . . . | 886,072 Thlr. |
| B. Betriebs-Capital . . . . . | 242,003 „ |
| Summa | 1,128,075 Thlr. |
| Es ist eingezahlt durch 8670 Actien à 100 % . . | 876,000 „ |
| Hiernach bleiben noch zu beschaffen . . . . . | 252,075 Thlr. |

Ein großer Theil des Fehlenden wird durch verfügbares Grundeigenthum gedeckt, und das Uebrige durch einen Credit herbeigeschafft werden.

### Finanzverhältnisse.

Das Capital für die Anlage wurde beigebracht durch: 8760 Stammactien à 100 Thlr., welche während des Baues 5 Procent Zinsen erhielten. Summa 876,000 Thlr.

Von den Ueberschüssen über 6 Procent wird 1/5 zur Reserve gelegt, welche vorläufig auf 60,000 Thlr. bestimmt ist.

An Betriebsmitteln sind vorhanden: 6 Locomotiven nebst Tender, 2 Personenwagen I. Classe, 4 I. und II. Classe combinirt, 16 II. Classe, 14 III. Classe, 8 Stehwagen und 8 Güterwagen mit Vorrichtung zu Stehplätzen, zusammen 52 Wagen, für 2208 Personen. Ferner 4 Chaisen und 3 Gepäck- und Postwagen.

Am 13. Februar 1844 hat der regelmäßige Betrieb seinen Anfang genommen. — Täglich werden 6 Fahrten in jeder Richtung gemacht, deren Dauer 50 Minuten bis 1 Stunde beträgt.

## Tarif für die Perſonenbeförderung, Diſtanzen und Fahrzeit.

| Von Bonn nach: | Entfernung Meilen. | Dauer der Fahrt Minuten. | Preiſe der Plätze. I. Claſſe. | II. Claſſe. | III. Claſſe. | IV. Claſſe. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Sgr. | Sgr. | Sgr. | Sgr. |
| Roisdorf . . . | 0,90 | 12 | 4 | 3 | $2^1/_2$ | 2 |
| Sechtem . . . | 1,70 | 24 | 7 | 5 | 4 | 3 |
| Brühl . . . . | 2,45 | 40 | 10 | 6 | 5 | 4 |
| Kalſcheuren . . | 2,90 | 48 | 12 | $7^1/_2$ | 6 | 5 |
| Cöln . . . . | 3,90 | 60 | 15 | 10 | $7^1/_2$ | 5 |
| Von Cöln nach: | | | | | | |
| Kalſcheuren . . | 1,00 | 12 | 4 | 3 | $2^1/_2$ | 2 |
| Brühl . . . . | 1,45 | 20 | $7^1/_2$ | 5 | 4 | 3 |
| Sechtem . . . | 2,20 | 36 | 9 | 6 | 5 | 4 |
| Roisdorf . . . | 3,00 | 48 | 12 | 8 | 6 | 5 |
| Bonn . . . . | 3,90 | 60 | 15 | 10 | $7^1/_2$ | 5 |

Kinder unter 10 Jahren können in Begleitung ihrer Angehörigen mit Billets IV. Claſſe in II. und III. Claſſe, und mit Billets III. Claſſe in der I. Claſſe fahren. Der Reiſende hat 100 ℔ Gepäck frei. Das Uebergewicht wird mit 2 Sgr. für 50 ℔ bezahlt. Equipagen werden befördert: zwiſchen Brühl und Bonn oder Cöln 1 Thlr. 15 Sgr.; für größere Strecken und für die ganze Tour 2 Thlr. Reiſende im eigenen Wagen zahlen II. Claſſe, und auf den äußeren Sitzen III. Claſſe. — Für einen Hund werden 4 Sgr. erhoben, gleichviel wohin.

Die Frequenz ſeit Eröffnung der Bahn vom 15. Februar 1844 bis 31. December beſtand in: 537,610 Perſonen zu 100,702 Thlr. Einnahme.

Die Geſammteinnahme brachte 103,947 Thlr. Die Betriebsausgaben betrugen 51,625 Thlr.; mithin blieb Reinertrag 52,322 Thlr. Hiervon wurden gezahlt:

| | | |
|---|---|---|
| 1) Tantieme für die Direction . . . . . | 1,750 | Thlr. |
| 2) Zinſen vom Actien-Capital 876,000 Thlr. à 5 % auf $10^1/_2$ Monat . . . . . | 38,325 | „ |
| 3) Zum Reſervefonds 20 % vom Reſt als Minimum . | 3,487 | „ |
| 4) Gewinn-Dividende von 1 % . . . . . | 8,700 | „ |
| Summa | 52,262 | Thlr. |

Die Actionäre erhielten hiernach 6 %.

# 5. Düſſeldorf-Elberfeld.

Zugskarte bei O.-Z. 4.

Schon im Jahre 1832 wurde von den Handelskammern von Düſſeldorf und Elberfeld die Anlage einer Eiſenbahn zur Verbindung dieſer Städte mit einander in Anregung gebracht. Da das Terrain zwiſchen beiden Orten außerordentliche Schwierigkeiten darbietet, ſo wurden drei verſchiedene Linien unterſucht, und der engliſche Ingenieur Herr Stephenſon hierüber zu einem Gutachten aufgefordert. Es wurde hierauf die von Herrn Stephenſon als zweckmäßig anerkannte Linie gewählt; jedoch ſind ſpäter über die ganze Projection nur tadelnde Stimmen laut geworden. Die Vorarbeiten wurden von Herrn Baukondukteur Pickel beſorgt. Nach deſſen Meſſungen liegt Elberfeld auf $3^3/_4$ Meilen Entfernung 340 Fuß höher als Düſſeldorf, und der Bergrücken zwiſchen beiden auf der Waſſerſcheide bei Bohwinkel 480 Fuß über Düſſeldorf, und 590 Fuß über dem Meere. — Am 23. September 1837 erfolgte die Beſtätigungsurkunde des Statuts, nach welchem das Anlagecapital auf 1,027,800 ℳ, aus 10,278 Actien à 100 ℳ beſtehend, und zu 5 Procent verzinsbar, feſtgeſetzt wurde. — Die Erdarbeiten wurden im Januar 1838 angefangen, und ſchon am 20. December deſſelben Jahres konnte die Bahn bis Erkrath eröffnet werden. Während des Weiterbaues ergab ſich aber, daß das urſprünglich feſtgeſetzte Capital von 1,027,800 ℳ nicht ausreichte, weshalb man eine Vermehrung von 600,000 ℳ nöthig fand, welche durch königl. Erlaß dom 22. September 1840 beſtätigt wurde. Dieſes Capital wurde durch Ausgabe von 6,000 Prioritäts-Actien à 100 ℳ, zu 5 Procent verzinsbar, beigebracht. In der Folge zeigte ſich, daß auch mit dieſen Geldmitteln die Anlage der Bahn nicht vollendet werden konnte. Es wurde daher der Beſchluß gefaßt, das Prioritäts-Actien-Capital um weitere 400,000 ℳ zu vermehren. Unterm 9. April 1842 wurde hierauf die Geſellſchaft ermächtigt, unter Kündigung des älteren Prioritäts-Actien-Capitals zu 600,000 ℳ ein neues Prioritäts-Actien-Capital von 1,000,000 ℳ zu 4 Procent jährliche Zinſen aufzunehmen.

Die Länge der Bahn mißt 7,031 rhein. Ruthen; ſie beginnt bei Düſſeldorf, berührt die Orte Gerresheim, Erkrath, Hochdahl, Haan, Bohwinkel und endet bei Elberfeld. Vom Rhein zum Bahnhof bei Düſſeldorf führt eine Pferdebahn, welche für den Güterverkehr beſtimmt iſt. Die Geſammtlänge der Hauptbahn beträgt 3,52 preuß. Meilen; ſie zieht nur durch preußiſches Gebiet, und ſteht jetzt noch mit keiner andern Bahn in Verbindung.

Die Erdarbeiten gehören zu den großartigſten und ſchwierigſten unter allen bis jetzt erbauten deutſchen Eiſenbahnen und werden nur durch die der rheiniſchen Eiſenbahn übertroffen. Das Planum iſt nur für ein Geleiſe hergeſtellt, und hat 12 Fuß Kronenbreite, und nur bei den Ausweichungen und auf der Seilebene zwiſchen Erkrath und Hochdahl, wo zwei Geleiſe neben einander liegen, iſt es 21 Fuß breit.

Nivellement.

| Länge | | | Höhe über dem Meere. | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 360 | Ruthen | 1 : 720 St. | 85 | Fuß | 0 Punkt des Rheinpegels; Pferdebahn zum Sicherheitshafen. |
| 40 | — | 1 : ∞ | | | Bahnhof der Pferdebahn. |
| 400 | Ruthen | Zweigbahn. | | | |
| 68 | Ruthen | 1 : ∞ | 118 | Fuß; | Bahnhof zu Düsseldorf. |
| 2200 | — | 1 : 510 St. | | | |
| 30 | — | 1 : ∞ | 170 | — | Erkrath. |
| 650 | — | 1 : 30 — | | | Seilebene. |
| 90 | — | 1 : ∞ | 430 | — | Hochdahl. |
| 2404 | — | 1 : 250 — | 545 | | |
| 92 | — | 1 : 414 F. | | | |
| 70 | — | 1 : ∞ | 543 | — | Bohwinkel. |
| 630 | — | 1 : 130 — | | | |
| 90 | — | 1 : ∞ | 485 | — | Viaduct über die Wupper. |
| 521 | — | 1 : 298 St. | | | |
| 186 | — | 1 : ∞ | 505 | — | Bahnhof zu Elberfeld. |

7031 Ruthen Hauptbahn = 26,476 Meter = 5,96 Wegstunden = 3,58 deutsche Meilen.

Nach einer von Herrn **Dr. Egen**, Director der Realschule zu Elberfeld, in Vorschlag gebrachten Linie, welche zwar 208 Ruthen länger als die vorstehende geworden, wäre die Seilebene entbehrlich gewesen. — Die Curven der Bahn sind günstiger als die Steigungen; der kleinste Radius mißt noch 150 Ruthen oder 1800 rhein. Fuß. Die geraden Linien messen 4504 Ruthen und die Curven 2527 Ruthen.

Von den ausgeführten Bauten ist der Viaduct über das Wupperthal bei Sonnborn, zur Durchführung des Wupperflusses und der Cölner Chaussee besonders bemerkenswerth. Derselbe hat eine Höhe von 68 Fuß, sechs Bogen zu 45 Fuß Spannung und ist in den Brüstungen 371½ Fuß lang. Die äußere Breite ist 17 Fuß, die Stärke der Pfeiler 8 Fuß und die des Gewölbes 3 Fuß. Auf jedem Pfeiler sind Sicherheitsplätze für das Bahnpersonal angebracht. Der Viaduct ist ganz von Quadern erbaut und hat 96,844 ℔ gekostet. — Die Seilebene zwischen Erkrath und Hochdahl ist die erste, welche in Deutschland ausgeführt wurde. Die Länge dieser schiefen Ebene mißt 7800 rhein. Fuß, und ihre Steigung 1 : 30; sie ersteigt demnach eine Höhe von 260 Fuß. In einer Entfernung von 25 Ruthen am oberen Ende der geneigten Ebene liegt das Maschinengebäude, in welcher zwei stehende Dampfmaschinen von je 40 Pferdekraft aufgestellt sind; welche dazu bestimmt waren, die Wagenzüge mittelst eines Drathseiles, welches über Rollen läuft, hinaufzuziehen. Die ganze Einrichtung dieser stehenden Maschine hat 83,241 ℔ gekostet. Dieselbe ist jedoch ganz außer Thätigkeit gesetzt und der Betrieb gegenwärtig so eingerichtet, daß sich hier immer zwei Wagenzüge begegnen, welche einander behülflich sind. Durch die Ersteigung der großen Höhe in dieser geneigten

Ebene wurde die gegen 300 Ruthen lange 51 Fuß hohe Dammanſchüttung bei Stahlenhaus nothwendig, und dieſe hat den faſt eben ſo langen und 50 Fuß tiefen Einſchnitt in Schiefer bei Frinsberg herbeigeführt, um das Füllmaterial zu gewinnen.

Die Spurweite mißt 4′ 8½″ Zoll engl., oder 4′ 6⅞″ preuß. Maaß; das Gewicht der Schienen iſt per Fuß 15 ℔. Dieſe ruhen in Stühlen, welche auf Querſchwellen befeſtigt ſind. Die Stühle unter den Stößen wiegen 15½ und die mittleren 14½ ℔ das Stück.

Nach Abgang des Herrn Bauconducteurs Pickel wurde die Bauführung der Bahn vom Herrn Ingenieur Wiebe übernommen, welcher ſie auch beendigte.

Die Einnahmen brachten bis 1. April 1844:

| | | |
|---|---|---|
| A. | Beſtand nach der früher abgelegten Rechnung | 30 Rthlr. |
| B. | Nachträgliche Einnahmen der früheren Ausſchreibungen . . . . . | 3,433 — |
| C. | Einnahmen von den Procentausſchreibungen . | 1,017,522 — |
| D. | Einnahmen von Prioritäts-Actien à 5 % . (vom 1. Januar 1841 ausgeſtellt) | 600,000 — |
| E. | Einnahmen von Prioritäts-Actien à 4 % . | 950,000 — |
| F. | Extraordinaire Einnahmen . . . . . | 27,062 — |
| | Summe der Einnahmen | 2,598,047 Rthlr. |

Anlage- und Einrichtungskoſten nach dem Rechnungsabſchluß vom 1. April 1844.

| | | |
|---|---|---|
| 1) | Vorſchuß (erſte Ausgaben) . . . . . | 110 Rthlr. |
| 2) | Grundentſchädigungen für die Bahn . . . . | 115,735 — |
| 3) | Erdarbeiten (Herſtellung des Bahndammes) . . | 430,632 — |
| 4) | Brücken, Brückthore und Durchläſſe . . . . | 77,875 — |
| 5) | Der Viaduct bei Sonnborn . . . . . | 96,844 — |
| 6) | Das Schienengeleiſe . . . . . | 310,956 — |
| 7) | Einrichtung der ſtehenden Maſchine bei Hochdahl | 83,241 — |
| 8) | Abtheilungs- und Begrenzungsſteine . . . . | 426 — |
| 9) | Anlegung der Stationshöfe . . . . . | 141,278 — |
| 10) | Geräthe und Inſtrumente . . . . . | 59,739 — |
| 11) | Aufſicht und unbeſtimmte Ausgaben . . . . | 131,775 — |
| 12) | Locomotiven und Bahnwagen . . . . . | 214,479 — |
| 13) | Verwaltungskoſten . . . . . | 61,685 — |
| 14) | Rückzahlung der älteren Prioritätsactien . . . | 604,413 — |
| 15) | Zinſenvergütung . . . . . | 136,645 — |
| 16) | Vorſchüſſe zur näheren Berechnung . . . . | 45,911 — |
| 17) | Zur Bildung eines Reſervefonds . . . . . | 34,765 — |
| | Summa | 2,546,509 Rthlr. |

| | |
|---|---|
| Transport | 2,546,509 ℳ |
| Sämmtliche Einnahmen an Primitiv- und Prioritäts-Actien und Verschiedenem beliefen sich auf . . | 2,598,047 — |
| Daher Bestand am 1. April 1844. . . . . | 51,538 ℳ |
| Rückständige Zahlungen waren noch zu tilgen . . | 27,900 — |
| Mithin blieb ein Restcapital von . . . . . | 23,638 ℳ |

Die reinen Baukosten betragen hiernach 1,974,409 ℳ.

### Finanzverhältnisse.

Das Capital für die Anlage der Bahn wurde beigebracht durch:

| | |
|---|---|
| 10,278 Stammactien (vom 23. September 1837) à 100 ℳ auf Dividende . . . . . | 1,027,800 ℳ |
| 10,000 Prioritäts-Actien (vom 28. April 1842) à 100 ℳ zu 4 % Zinsen . . . . . | 1,000,000 — |
| Summa | 2,027,800 ℳ |

Die Stammactien erhielten während der Bauzeit 5 % Zinsen, und wurden sodann auf Dividende gestellt. Im Jahr 1842 konnte keine Dividende bewilligt werden, indem sich ein Deficit von 2422 ℳ ergab. Im Jahre 1843 erhielten die Stammactien $2^1/_2$ %, und 1844: 3 % Dividende.

Nach dem Rechnungsabschluß waren die Einnahmen: Bestand 43,491 ℳ, Reste aus 1843: 12,555 ℳ, laufende Einnahmen 156,822 ℳ; Total 212,868 ℳ. — Die Ausgaben betrugen: Reste aus 1843 43,625 ℳ, laufende Ausgaben 99,685 ℳ; Total 143,310 ℳ. Mithin Bestand am 1. Januar 1845 = 69,558 ℳ, dazu der Baufonds mit 34180 ℳ und der Reservefonds mit 30,367 ℳ. — Von dem Bestand von 69,558 ℳ sind die Zinsen vom II. Semester der Prioritäts-Actien von 1,000,000 ℳ mit 20,000 ℳ zu verausgaben und der Rest von 49,558 ℳ verbleibt für die Stammactien.

An Betriebsmitteln sind vorhanden: 8 Locomotiven nebst Tender, 4 Personenwagen I. Classe, 8 II. Classe, 27 bedeckte III. Classe, 4 offene III. Classe, 1 III. und IV. Classe combinirt, 2 Bagagewagen, 2 Equipagewagen, 1 Gemüsewagen, 2 Viehwagen und 42 Güterwagen, zusammen 93 verschiedene Wagen. Ferner für Ab- und Zufahren der Güter 17 Rollwagen und 15 Pferde.

Die Maschinen verbrauchten im Durchschnitt 231 ℔ Coaks und $^3/_{10}$ Maas Oel per Meile.

Die Betriebskosten beliefen sich im Jahre 1841 auf 75 %, 1842 71 %, 1843 54 % und 1844 47,36 % von der Gesammteinnahme.

Die Bahn wird seit dem 1. September 1841 in ihrer ganzen Länge befahren. Die Hauptförderung besteht in Personen; mit diesen werden zugleich auch Güter befördert. Die Briefe werden für Rechnung der Post versendet. An Producten werden vorzüglich Kalksteine transportirt. Die Förderung selbst geschieht durch Dampfkraft, die Feuerung durch Coaks; und es werden in einer Stunde vier Meilen zurückgelegt. Im Sommer

werden täglich 10 — 12 und im Winter 8 — 9 Fahrten gemacht. An allen oben genannten Stationen halten die Wagenzüge, und es werden daselbst nach Bedürfniß neue formirt oder Wagen beigegeben.

**Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.**

| Stationen. | Entfernung Meilen | Dauer der Fahrt Minuten | Preise der Plätze. I. Classe | II. Classe | III. Classe | IV. Classe |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Sgr. | Sgr. | Sgr. | Sgr. |
| Von Düsseldorf bis Gerresheim | 0,79 | 12 | 7 | 5 | $3\frac{1}{2}$ | 3 |
| „ „ „ Erkrath . . | 1,14 | 20 | 10 | 7 | 5 | 4 |
| „ „ „ Hochdahl. . | 1,49 | 28 | $12\frac{1}{2}$ | 10 | 7 | 5 |
| „ „ „ Haan . . . | 2,07 | 40 | 16 | $12\frac{1}{2}$ | 9 | 7 |
| „ „ „ Bohwinkel. | 2,79 | 54 | 20 | 15 | 10 | 8 |
| „ „ „ Elberfeld . | 3,52 | 68 | 25 | 18 | $12\frac{1}{2}$ | 10 |
| „ Gerresheim bis Erkrath . | 0,35 | 5 | 5 | 4 | 3 | 2 |
| „ „ „ Hochdahl. | 0,70 | 14 | $7\frac{1}{2}$ | 6 | 4 | 3 |
| „ „ „ Haan . . . | 1,38 | 27 | 12 | 9 | 6 | 5 |
| „ „ „ Bohwinkel | 2,00 | 39 | 16 | 12 | 8 | 6 |
| „ „ „ Elberfeld. | 2,73 | 53 | 20 | 15 | 10 | 8 |
| „ Erkrath bis Hochdahl . . | 0,35 | 5 | 5 | 4 | 3 | 2 |
| „ „ „ Haan . . . . | 1,03 | 18 | 9 | 7 | 5 | 4 |
| „ „ „ Bohwinkel . | 1,65 | 31 | $12\frac{1}{2}$ | 9 | 6 | 5 |
| „ „ „ Elberfeld . . | 2,38 | 44 | 17 | $12\frac{1}{2}$ | 9 | 7 |
| „ Hochdahl bis Haan . . . . | 0,68 | 10 | 7 | 6 | 4 | 3 |
| „ „ „ Bohwinkel . | 1,30 | 22 | 10 | 8 | 6 | 4 |
| „ „ „ Elberfeld . . | 2,03 | 36 | 15 | 10 | $7\frac{1}{2}$ | 6 |
| „ Haan bis Bohwinkel . . . | 0,62 | 9 | 6 | 5 | 4 | 3 |
| „ „ „ Elberfeld. . . . | 1,35 | 23 | 12 | 8 | 6 | 5 |
| „ Bohwinkel bis Elberfeld . | 0,73 | 11 | 8 | 6 | 4 | 3 |

Kinder unter 10 Jahren dürfen zwei auf 1 Billet reisen. — Die IV. Classe sind Stehplätze. — Der Reisende hat 30 ℔ Gepäck frei; für 10 ℔ Uebergewicht werden 2 Sgr. bezahlt. — Für einen Reisewagen werden für die ganze Tour $2\frac{1}{2}$ — 4 Rthl. bezahlt; eine Person im eigenen Wagen zahlt II. Classe, Pferde werden noch nicht befördert. Für einen Hund werden 3 Sgr. bezahlt. Viehtransport findet zu ganzen Wagenladungen statt und kostet per Wagen $3\frac{1}{2}$ Rthl. Eben so Steine, Kalk, Sand und Kohlen. Die Güterfracht beträgt per Ctr. für die ganze Bahn 3 Sgr.

Der Düsseldorf-Elberfelder Bahn wird durch den Anschluß dreier neuen Eisenbahnen, nämlich der Cöln-Mindener, welche in Düsseldorf einen Bahnhof erhält, der Bergisch-Märkischen, welche in Elberfeld ihren Anfang hat, und der Steele-Bohwinkler Eisenbahn, welche sich bei Bohwinkel mit ihr vereinigt, eine bedeutende Zunahme des Verkehrs erwachsen, und für die Vermehrung ihrer Rentabilität sind daher die besten Aussichten vorhanden.

Die Frequenz seit Eröffnung der Bahn vom 1. September 1841 war:

| Jahr. | Personen. | Einnahme. | Güter. | Einnahme. | Gesammt-Einnahme. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ℳ | Ctr. | ℳ | ℳ |
| 1841 | 130,826 | 32,151 | 20,053 | 1,106 | 33,257 |
| 1842 | 383,018 | 96,465 | 370,255 | 23,594 | 120,059 |
| 1843 | 267,687 | 89,215 | 799,251 | 52,860 | 142,075 |
| 1844 | 283,084 | 90,642 | 924,757 | 62,333 | 155,900 |

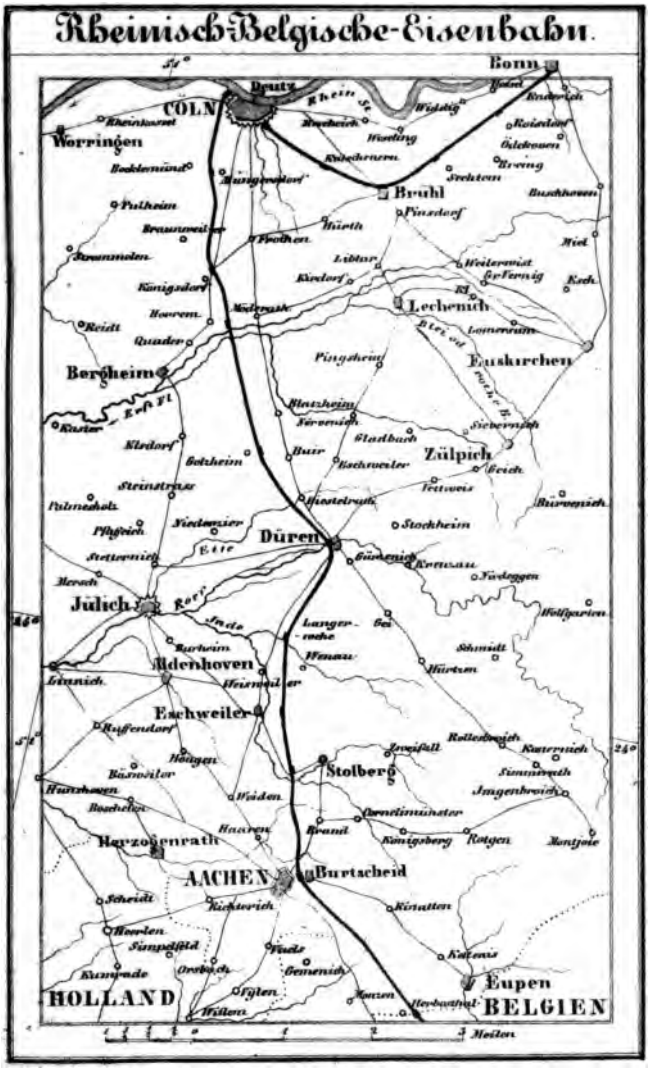
## 6. Rheinisch-Belgische Eisenbahn.

(Cöln-Aachen-Herbesthal.)

Mit Zugskarte.

Im Jahre 1833 traten Cölner Kaufleute zusammen, eine Eisenbahn von Cöln, im Anschluß an die belgischen Eisenbahnen, herzustellen, um auf diese Weise den holländischen Rheinzoll zu umgehen und eine directe Verbindung mit den beiden Seehäfen Antwerpen und Ostende zu erhalten. Die Concession für diese Bahnanlage wurde am 5. December desselben Jahres ertheilt. Der Herr Wasserbaumeister Henz unternahm die Projectirung einer Linie, welche von Cöln über Bergheim und Eschweiler nach Eupen, an der belgischen Grenze, führen sollte, wodurch also Düren und Aachen ausser Berührung blieben. Im Juni 1835 legte das Comité den Actionären über dieses Project einen vollständigen Entwurf mit Plänen und Kostenüberschlägen vor. Da trat die Stadt Aachen mit ihrem Local-Interesse hemmend dazwischen, und bildete eine zweite Gesellschaft, welche mit der ersteren in Concurrenz trat, um die Bahn über Düren und Aachen zu führen. Die Folge davon war, daß die Genehmigung der Statuten der rheinischen Eisenbahngesellschaft suspendirt wurde. Ferner wurde durch Allerhöchste Kabinetsordre vom 12. Februar 1837 die Bedingung gestellt, die Interessen der Aachener Gesellschaft bis zu einem Actiencapital von 1,200,000 ℳ aufzunehmen u. s. w. Hierauf erfolgte am 9. Juni 1837 eine Vereinigung beider Gesellschaften, und es wurde festgesetzt, daß die Eisenbahn von Cöln über Düren und Aachen nach der belgischen Grenze, zum Anschluß an die Eisenbahn, welche von Antwerpen bis zur preußischen Grenze geführt wird, erbaut werden sollte, und zwar mit der Spurweite der belgischen Bahn. Nach dieser Vereinigung erfolgte unter dem 21. August 1837 die Bestätigungsurkunde der rheinischen Eisenbahngesellschaft.

Die speciellen Vorarbeiten begannen im Jahre 1837; gleichzeitig wurde der Grunderwerb eingeleitet, die Arbeiten in Accord gegeben, und


Rheinisch-Belgische-Eisenbahn.
Bonn
Deutz
COLN
Worringen
Bruhl
Lechenich
Euskirchen
Bergheim
Zülpich
Düren
Julich
Eschweiler
Aldenhoven
Stolberg
Herzogenrath
AACHEN
Burtscheid
Eupen
HOLLAND
BELGIEN
Meilen

im folgenden Jahre der Bau begonnen, so daß schon 1839 die erste Strecke bis Müngersdorf eröffnet werden konnte. Die technische Leitung war dem Ingenieur der Elberfelder Bahn, Herrn Bauconducteur Pickel, übertragen, und mehrere der schwierigsten Bauten, nämlich die der Tunnel und Viaducte, wurden von dem königl. preuß. Ingenieur-Officier, Herrn A. W. Beyse, ausgeführt.

Der erste Kostenanschlag für die Bahn von Cöln bis zur belgischen Grenze betrug $4\frac{1}{2}$ Millionen Thaler. Im Jahre 1840, nachdem sich Belgien mit 4,000 Stück Actien im Betrage von 1 Million Thaler dabei betheiligt hatte, wurden noch $2\frac{1}{2}$ Millionen ℳ durch die General-Versammlung bewilligt und der Beschluß gefaßt, die Bahn zu Cöln bis zum Freihafen zu verlängern. Ein Rescript des Finanzministeriums vom 24. Februar 1843 ermächtigte die Gesellschaft zu den schon verausgabten 7,912,444 ℳ noch $2\frac{1}{4}$ Millionen Thaler mit Vorzugsrecht zu leihen, d. h. daß die Stammactien eher keine Zinsen beziehen dürfen, so lange nicht die Zinsen nebst $\frac{1}{2}$ Procent Amortisation des Capitals den Darleihern aus dem Ertrage der Bahn bezahlt worden sind. Von diesen $2\frac{1}{4}$ Millionen will der Staat $1\frac{1}{4}$ Million den Darleihern $3\frac{1}{2}$ Procent garantiren, und den Rest von 1 Million soll dann die Gesellschaft ohne eine solche Garantie leihen können. Dieses Anlehen wurde zunächst zur Vollendung der Bahn von Aachen bis zur belgischen Grenze bewilligt.

Die Zugsrichtung der Bahn ist, wie folgt: Der jetzige Bahnhof zu Cöln liegt auf der nördlichen Seite der Stadt, am Sicherheitshafen, soll aber später durch eine Eisenbahn mit dem Bahnhofe, welcher im Mittelpunkt von Cöln, am Freihafen, angelegt wird, verbunden werden. Die Bahn zieht hierauf an Müngersdorf und Königsdorf vorüber, geht dann mittelst eines Tunnels unter dem Bergrücken durch, welcher die Grenze des Erfthals macht, überschreitet die Erft und weiterhin bei Düren die Roer, zieht an Eschweiler vorüber, überschreitet den Inde-Fluß und erreicht bei Eschweiler-Pumpe den Tunnel, durchzieht sodann noch einen dritten Tunnel bei Nirm, und gelangt so nach Burtscheid und Aachen. Von hier aus durchzieht die Bahn noch zwei Tunnel in der Wasserscheide zwischen Maas und Rhein, und erreicht bei Herbesthal die Grenze, wo sie sich an die belgische Eisenbahn anschließt. Die Längen der Bahn sind sowohl aus dem hier folgenden Nivellement als auch aus dem Personentarif ersichtlich.

## Nivellement.

| Länge in Meter. | | Höhe am Endpunkte. | |
|---|---|---|---|
| | | 37,47 Meter 0 Punkt des Rheinpegels. | |
| 1029,12 | „ v. Freihafen bis Cöln . . | 48,77 | „ Bahnhof zu Cöln. |
| 1062,08 | „ 1 : 3048 St. | 49,12 | „ |
| 4097,66 | „ 1 : 2989 „ | 50,49 | „ |
| 1996,11 | „ 1 : 300 „ | 57,77 | „ |
| 7155,85 | Meter Transport. | | |

| Länge in Meter. | | | Höhe am Endpunkte. | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7155,85 | „ | Transport. | | | |
| 4142,80 | „ | 1 : 240 St. | 72,11 | Meter. | |
| 3653,26 | „ | 1 : 230 „ | 88,20 | „ | |
| 1619,49 | „ | 1 : 260 „ | 91,63 | „ | Königsdorfer-Tunnel. |
| 2636,37 | „ | 1 : 240 F. | 83,66 | „ | |
| 1092,21 | „ | 1 : 260 „ | 79,46 | „ | |
| 950,98 | „ | 1 : ∞ | 79,46 | „ | |
| 700,52 | „ | 1 : 300 St. | 81,79 | „ | |
| 6025,99 | „ | 1 : 300 „ | 108,88 | „ | |
| 6779,24 | „ | 1 : 260 „ | 127,96 | „ | |
| 3766,24 | „ | 1 : 1800 „ | 130,05 | „ | |
| 2092,90 | „ | 1 : 2000 F. | 128,77 | „ | Bahnhof zu Düren. |
| 1883,12 | „ | 1 : 800 St. | 131,36 | „ | Roer-Brücke. |
| 2636,37 | „ | 1 : 3600 „ | 131,91 | „ | |
| 5366,90 | „ | 1 : 300 „ | 149,09 | „ | |
| 1721,17 | „ | 1 : 300 F. | 144,05 | „ | |
| 21,09 | „ | 1 : ∞ | 144,05 | „ | Ichenberger-Tunnel. |
| 7929,15 | „ | 1 : 290 St. | 171,39 | „ | Inde-Viaduct. |
| 3389,62 | „ | 1 : 300 „ | 182,70 | „ | |
| 758,25 | „ | 1 : 400 „ | 184,60 | „ | Nirmer-Tunnel. |
| 3802,66 | „ | 1 : ∞ | 184,60 | „ | |
| 1996,86 | „ | 1 : 1691 „ | 185,15 | „ | Wurm-Viaduct. |
| 67,79 | „ | 1 : 467 „ | 186,47 | „ | |
| 67,79 | „ | 1 : ∞ | 186,47 | „ | Bahnhof zu Aachen. |
| 161,95 | „ | 1 : 467 F. | 185,68 | „ | |
| 128,05 | „ | 1 : ∞ | 185 68 | „ | |
| 135,59 | „ | 1 : 200 St. | 186,36 | „ | |
| 2086,50 | „ | 1 : 38 „ | 241,27 | „ | Seilebene. |
| 60,26 | „ | 1 : ∞ | 241,27 | „ | |
| 787,15 | „ | 1 : 330 „ | 243,05 | „ | |
| 696,75 | „ | 1 : 500 „ | 245 04 | „ | Aachner-Tunnel. |
| 2470,60 | „ | 1 : ∞ | 245,04 | „ | Vortunnel. |
| 7242,49 | „ | 1 : 1200 „ | 251,08 | „ | Göhle-Viaduct. |
| 1840,19 | „ | 1 : ∞ | 251,08 | „ | Belgische Grenze. |

85866,15 Meter = 273,569 preußische Fuß = 19,32 Wegstunden = 11,59 geographische Meilen.

Die Höhenpunkte der Bahn vom Rhein bis zur Nordsee messen über den 0 Punkt des Amsterdamer Pegels:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Der Rhein . . . . . | 37,47 | Meter = | 119,4 | rhein. Fuß. |
| „ Bahnhof bei Cöln . . | 48,77 | „ = | 155,4 | „ „ |
| „ „ „ Aachen . . | 185 | „ = | 589,4 | „ „ |
| Auf der Wasserscheide zwischen dem Rhein und der Maas | 255 | „ = | 812,4 | „ „ |
| Bei Lüttich . . . . . | 68 | „ = | 216,6 | „ „ |
| „ Ans . . . . . | 177 | „ = | 563,9 | „ „ |

Bei Mecheln . . . . . 11 Meter = 35,0 rhein. Fuß.
„ Oſtende . . . . . 5 „ = 15,9 „ „

Die Curven der Bahn ſind im Ganzen günſtig und es meſſen deren Halbmeſſer in der Regel 300 — 400 Ruthen und mehr; jedoch ſind auch zwei mit ſehr kleinen Radien vorhanden, der eine von 48 Ruthen am Bahnhof zu Aachen, und der andere von 100 Ruthen am Bahnhof zu Cöln.

Das Planum ſoll für zwei Geleiſe, 24 Fuß breit, angelegt werden; bis jetzt ſind die Dämme vorläufig nur für ein Geleiſe hergeſtellt. Die Spurweite iſt die geſetzliche preußiſche von 4′ 6⅞″ rhein., welche auch mit der belgiſchen übereinſtimmt. Der Oberbau beſteht aus Stuhlſchienen, welche mit hölzernen Keilen in den Stühlen befeſtigt ſind. Letztere ruhen auf eichenen Querſchwellen und ſind mit eiſernen Nägeln befeſtigt. Die Schwellen liegen 3 Fuß von Mitte zu Mitte entfernt. Das Gewicht der Schienen beträgt 17 ℔ der laufende Fuß.

An ſchwierigen und großartigen Bauwerken iſt die Bahn überreich, wie aus Folgendem zu erſehen. Zwiſchen Löwenich und Königsdorf iſt ein bedeutend langer und 30 Fuß hoher Damm ausgeführt. — Der Tunnel zwiſchen Horrem und Königsdorf, welcher den Bergrücken zwiſchen der Erft und dem Rhein durchfährt, iſt 430 Ruthen lang, liegt 130 Fuß unter dem Gebirgskamme, hat 5 ausgemauerte Luftſchachte, und eine lichte Weite von 25 Fuß in der Höhe, und iſt 22 Fuß an der Sohle, und 24 Fuß in der Mitte breit. Er liegt durchgehends in Treibſand und koſtet 807,991 Rthl. — Die Brücke über die Roer bei Düren hat 5 Bögen, davon 1 zu 45 Fuß, 2 à 40 Fuß und 2 à 36 Fuß lichte Weite. Die Breite der Brücke iſt 27¼ Fuß, die Pfeiler ſind 10 Fuß ſtark und von Quadern, und das Gewölbe von Ziegeln. — In der Nähe von Eſchweiler folgt ſodann der ichenberger Tunnel von 50 Ruthen Länge. Er liegt in Schieferthon und Kohlenſandſtein, der hinreichend feſt iſt. Die Ausführung deſſelben koſtet 43,500 Rthl. — Der kleine Viaduct über das Thal der Inde iſt 264 Fuß lang, 50 Fuß hoch, und hat 3 Bogen à 39 Fuß Weite, auf 8½ Fuß ſtarken Pfeilern. — Auf der Höhe zwiſchen dem Wurm- und Inde-Thale folgt ſodann der Nirmer-Tunnel, von 199 Ruthen Länge, mit 3 ausgemauerten Luftſchachten. Er liegt zum Theil in zähem Schieferthon, in Sand, und in waſſerhaltigen Lehm- und Thonlagern. Dieſe letztere Partie erforderte die ſchwierigſten Arbeiten, und verurſachte, da dieſer Tunnel der erſte war, welcher in Arbeit genommen wurde, auch das meiſte Lehrgeld. Er koſtet 456,123 Rthl. — Nahe vor dem Bahnhofe zu Aachen führt der Burtſcheider Viaduct über das Wurmthal. Er liegt in einer Curve, iſt 850 Fuß lang, und hat 76 Fuß größte Höhe. Der Haupttheil des Viaducts mißt 376 Fuß in der Länge, hat 8 Bögen à 38 Fuß lichter Weite, von 65 Fuß Höhe, mit 8 Fuß ſtarken Pfeilern. Der übrige Theil iſt aus verſchiedenartigen Bögen und Pfeilern, je nach der Höhe des Terrains, hergeſtellt. — Die geneigte Ebene, welche gleich hinter dem aachener Bahnhof beginnt, mißt 560 Ruthen in der Länge; ihre Steigung beträgt 1 : 38. Sie liegt theils in einem 87 Fuß tiefen Einſchnitte, theils auf einem 73 Fuß hohen

Damme. Die stehende Maschine zu dieser Seilebene auf der Ronhaide hat 2 Cylinder von je 100 Pferdekräften. Das dazu gehörige Drathseil, ohne Ende, mißt 1600 Fuß, und wiegt ungefähr 280 Ctr. Zur Signalisirung der auf- und abgehenden Züge dient ein Wheatstone'scher electromagnetischer Telegraph. Die Einrichtung der geneigten Ebene und der Station Ronhaide kostet 121,926 ℳ. — Vier Fuß höher als die Seilebene liegen nochmals 2 Tunnel, im aachener Walde. Der erste mißt 185 Ruthen, und durchzieht das Gebirge in einer Tiefe von 250 Fuß. Er hat 3 ausgemauerte Luftschachte, und liegt in Treibsand. Der zweite ist 42 Ruthen lang, und führt durch einen Bergvorsprung. Beide Tunnel haben nach der Ausführung 363,911 ℳ gekostet. — Den Schluß der bedeutenden Bauten macht der Viaduct über das Geulbachthal, welcher zu den großartigsten gehört, die bis jetzt in Europa ausgeführt sind. Er mißt 658 Fuß in der Länge, in der größten Höhe 120 Fuß und hat an seinen Enden 68 Fuß hohe Dammschüttungen. Er besteht aus zwei Bogenstellungen über einander, von denen jede 17 Bogen zählt, welche 27½ Fuß breit und von Ziegeln ausgeführt sind. Das Ganze besteht wieder aus 3 Abtheilungen. Die Pfeiler, welche die mittlere Abtheilung schließen, haben 15 Fuß, die Endpfeiler 10 Fuß, und die Mittelpfeiler 7 Fuß Stärke. Das Project für diesen Viaduct ist vom Herrn Ober-Baudirector Moller in Darmstadt gefertigt; der Voranschlag war zu 130,000 ℳ berechnet, und die Ausführung hat 250,000 ℳ gekostet. — Im Ganzen sind auf der rheinischen Eisenbahn 2 Viaducte, 5 Tunnel, und 142 Brücken und Canäle ausgeführt worden.

Die Gesammteinnahmen betrugen bis Ende 1843:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) | Einzahlung auf 18,000 Actien à 250 ℳ . . . | 4,500,000 | ℳ |
| 2) | Agio-Gewinn auf 6000 Actien II. Emission . . | 75,000 | „ |
| 3) | Für verkaufte 4 procent. privilegirte Obligationen | 2,500,000 | „ |
| 4) | „ „ 3½ „ „ „ | 600,000 | „ |
| 5) | Pachterträge . . . . . | 7,625 | „ |
| 6) | Aus dem Verkaufe von Grundstücken . . . . | 70,815 | „ |
| 7) | Extraordinäre Einnahmen . . . . . | 24,481 | „ |
| 8) | Wechsel-Disconto . . . . . | 1,691 | „ |
| 9) | Zurückerstattete Posten . . . . . | 3,638 | „ |
| 10) | Empfangene Vorschüsse von Banquiers . . . . | 218,921 | „ |
| 11) | Rückständige Zinscoupons . . . . . | 1,908 | „ |
| 12) | Hinterlegte Depositen und Cautionen . . . . . | 8,870 | „ |
| 13) | Vom Bahnbetrieb . . . . . | 288,122 | „ |
| | Summa der Einnahmen | 8,301,071 | ℳ |

### Finanzverhältnisse.

Vorstehende Summen wurden beigebracht durch:

| | | | |
|---|---|---|---|
| a) | 18,000 Stammactien vom 21. August 1837 à 250 ℳ (auf Dividende) . . . . . | 4,500,000 | ℳ |
| | Transport | 4,500,000 | ℳ |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | Transport | 4,500,000 ℳ |
| b) | 10,000 Obligationen vom 12. October 1840 à 250 ℳ zu 4 % Zinsen, mit Coupons pro 2. Jan. und 1. Juli für 10 Jahre, Tilgung von 1846 an, jährlich ½ % d. Cap. . . . | 2,500,000 | „ |
| c) | 6,250 Obligationen vom 8. September 1843 à 200 ℳ, deren Zinsen vom Staate zu 3½ % garantirt sind. Coupons wie bei b.; Tilgung ebenso von 1844 an . . . . . | 1,250,000 | „ |
| | | Summa | 8,250,000 ℳ |

Für die Obligationen geht die Verzinsung und Tilgung jeder Zins- und Dividendenzahlung an die Actionäre vor; wofür das gesammte Eigenthum der Gesellschaft als Unterpfand dient.

Anlage- und Einrichtungskosten bis Ende 1843:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) | Einrichtungskosten . . . . . | 18,581 | ℳ |
| 2) | Vorarbeiten, Instrumente und Geräthe . . . . | 10,843 | „ |
| 3) | Allgemeine Verwaltungskosten . . . . . | 210,340 | „ |
| 4) | Herstellung des Bahndammes, der Brücken, Viaducte, und des Schienengeleises, nebst Einfriedigung . . . . . | 3,551,294 | „ |
| 5) | Der königsdorfer Tunnel von 430 Rth. = 1619 Meter | 807,991 | „ |
| 6) | „ nirmer Tunnel „ 199 „ = 758 „ | 456,123 | „ |
| 7) | „ aachener Tunnel „ 185 „ = 697 „ | 363,911 | „ |
| 8) | Sämmtliche Stationen . . . . . | 479,253 | „ |
| 9) | Geneigte Ebene und Station Ronhaide . . . . | 121,926 | „ |
| 10) | Grunderwerb im Allgemeinen . . . . . | 623,863 | „ |
| 11) | Bahnwärterhäuser . . . . . | 27,885 | „ |
| 12) | Coaksöfen zu Eschweiler . . . . . | 10,147 | „ |
| 13) | Höhere technische Leitung und Baurevision . . . | 24,251 | „ |
| 14) | Bahnunterhaltung während des Baues . . . . | 20,940 | „ |
| 15) | Locomotiven nebst Tender u. s. w. (14 Stück) . | 214,125 | „ |
| 16) | Wagen aller Art (310 Stück) . . . . . | 314,296 | „ |
| 17) | Ausstattung der Werkstätten und Reservestücke . | 30,707 | „ |
| 18) | Interessen-Conto . . . . . | 893,447 | „ |
| 19) | Steuern und Assecuranz . . . . . | 4,137 | „ |
| 20) | Vorschüsse und à Conto-Zahlungen . . . . . | 117,011 | „ |
| | Summa der Ausgaben | 8,301,071 | ℳ |

An Transportmitteln waren Anfangs 1844 vorhanden: 14 Locomotiven nebst Tender, 10 Personenwagen I. Classe, 2 I. und II. Classe combinirt, 14 II. Classe, 28 III. Classe, 200 Gütertransportwagen, 30 Equipagen-, 18 Vieh-, 3 Pferde-, und 5 Coaks- und Dienstwagen; zusammen 310 Wagen. Ferner sind für 1844 noch 30 Transportwagen bestellt und abgeliefert worden. — Da die vorhandenen Zug- und Transportkräfte für den immer mehr zunehmenden Verkehr nicht ausreichen, so ist eine weitere Vermehrung derselben beantragt.

Der Verbrauch an Coaks betrug bei 27,200 Meilen, welche im Jahr 1843 zurückgelegt wurden, im Durchschnitt auf die Meile 2 Ctr. 34 Pfd.

Die Bahn wurde eröffnet am 2. August 1839 von Cöln bis Müngersdorf, am 31. Juli 1841 von Aachen bis Düren, am 6. September 1841 von Cöln bis Aachen und am 15. October 1843 von Aachen bis zur belgischen Grenze, und hiermit die Verbindung des Rheins mit der Nordsee bei Ostende hergestellt, wodurch das jusqu'à la mer in Holland glücklich umgangen ist. — Die Förderung auf der Bahn geschieht nur durch Dampfkraft; die preußische Meile wird in 10 — 12 Minuten zurückgelegt. Täglich gehen von jedem Endpunkt 3 Personenzüge und 1 Güterzug ab.

Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

| Von Cöln nach: | Entfernung in preuß. Meilen. | Dauer der Fahrt. | Preise der Plätze. | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. |
| | | St. M. | Sgr | Sgr | Sgr |
| Müngersdorf . . . . | 0,95 | —. 15 | 6 | 4 | 3 |
| Königsdorf . . . . . | 1,83 | —. 30 | 12 | 9 | 6 |
| Horrem . . . . . | 2,50 | —. 45 | 16 | 12 | 8 |
| Buir . . . . . | 4,00 | 1. 15 | 26 | 20 | 13 |
| Düren . . . . . | 5,25 | 1. 30 | 35 | 25 | 18 |
| Langerwehe . . . . . | 6,50 | 2. — | 42 | 30 | 21 |
| Eschweiler . . . . . | 7,55 | 2. 15 | 48 | 36 | 24 |
| Stollberg . . . . . | 7,98 | 2. 30 | 52 | 40 | 26 |
| Aachen . . . . . | 9,33 | 2. 45 | 60 | 45 | 30 |
| Herbesthal . . . . . | 11,40 | 5. — | 76 | 56 | 38 |
| Von Aachen nach: | | | | | |
| Stollberg . . . . . | 1,35 | —. 15 | 8 | 6 | 4 |
| Eschweiler . . . . . | 1,78 | —. 30 | 12 | 9 | 6 |
| Langerwehe . . . . . | 2,83 | —. 45 | 18 | 14 | 9 |
| Düren . . . . . | 4,08 | 1. — | 25 | 20 | 13 |
| Buir . . . . . | 5,33 | 1. 30 | 35 | 25 | 18 |
| Horrem . . . . . | 6,83 | 1. 45 | 45 | 35 | 22 |
| Königsdorf . . . . . | 7,50 | 2. 15 | 50 | 37 | 25 |
| Müngersdorf . . . . | 8,38 | 2. 30 | 55 | 40 | 27 |
| Cöln . . . . . | 9,33 | 2. 45 | 60 | 45 | 30 |

Der Betrag für jede beliebige Bahnstrecke auf der rheinischen Eisenbahn ergiebt sich (bis auf kleine Differenzen), wenn die Zahlen von dem Orte, wo man aufsteigt, von denen, wo man absteigen will, subtrahirt werden.

In der Fahrzeit ist der Aufenthalt auf den Stationen mit eingerechnet, welcher zwischen 26 und 30 Minuten beträgt. Freigepäck wird

nicht bewilligt. Kinder, welche im Arm getragen werden, sind frei, solche unter 10 Jahren zahlen in III. Classe die Hälfte. Eine Person im eigenen Wagen zahlt den Preis der III. Wagenclasse. Die Briefe werden für die Post und ohne Vergütung befördert. Mit den Güterzügen zwischen Cöln und Aachen können auch Personen in allen Wagenclassen mitfahren, von den Zwischenstationen in der I. Classe aber nur in so weit noch Raum vorhanden ist.

Es ist seit dem Frühjahre 1845 die Einrichtung getroffen worden, daß Vergnügungs-Reisende an Sonn- und Feiertagen für die Fahrt von Cöln nach Aachen, und wieder zurück, nur die halbe Taxe bezahlen.

Gemeinschaftlicher Personentarif.

| Abgangsorte. | Cöln. | | | | Aachen. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1 Person in | | | 100 Kilogr. Gepäck | 1 Person in | | | 100 Kilogr. Gepäck |
| | I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. | | I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. | |
| | rh. Sgr. | rh. Sgr. | rh. Sgr. | rh. Sgr. | rh. Sgr. | rh. Sgr. | rh. Sgr. | rh. Sgr. |
| Verviers . . . | 2. 28 | 2. 6 | 1. 14 | 1. 18 | —. 28 | —. 22 | —. 14 | —. 16 |
| Lüttich . . . . | 3. 14 | 2. 18 | 1. 22 | 2. 2 | 1. 14 | 1. 4 | —. 22 | 1. — |
| Tirlemont . . | 4. 12 | 3. 10 | 2. 6 | 2. 24 | 2. 12 | 1. 26 | 1. 6 | 1. 22 |
| Löwen . . . . | 4. 24 | 3. 18 | 2. 12 | 2. 26 | 2. 24 | 2. 4 | 1. 12 | 1. 24 |
| Mecheln . . . | 5. 6 | 4. — | 2. 18 | 3. 2 | 3. 6 | 2. 16 | 1. 18 | 2. — |
| Antwerpen . . | 5. 18 | 4. 8 | 2. 24 | 3. 10 | 3. 18 | 2. 24 | 1. 24 | 2. 8 |
| Brüssel . . . . | 5. 14 | 4. 4 | 2. 22 | 3. 8 | 3. 14 | 2. 20 | 1. 22 | 2. 6 |
| Gent . . . . . | 6. — | 4. 18 | 3. — | 3. 26 | 4. — | 3. 4 | 2. — | 2. 24 |
| Brügge . . . . | 6. 24 | 5. 6 | 3. 12 | 4. 12 | 4. 24 | 3. 22 | 2. 12 | 3. 10 |
| Ostende . . . . | 7. 6 | 5. 16 | 3. 18 | 4. 20 | 5. 6 | 4. 2 | 2. 18 | 3. 18 |
| Courtray . . . | 6. 24 | 5. 6 | 3. 12 | 4. 12 | 4. 24 | 3. 22 | 2. 12 | 3. 10 |
| Dover . . . . | 14. 16 | 9. 6 | —. — | —. — | 12. 16 | 7. 21 | —. — | —. — |
| London . . . . | 21. — | 11. 17 | —. — | —. — | 19. — | 10. 2 | —. — | —. — |

Bei der Einfahrt in Preußen erfolgt die Revision der Wagen an der Grenze zu Herbesthal, diejenige des Gepäcks aber, nach Maßgabe der Bestimmung der Reisenden, zu Herbesthal, Aachen oder Cöln. Bei der Einfahrt in Belgien erfolgt die Wagen- und Gepäckrevision zu Verviers.

Gemeinſchaftlicher Tarif für Reiſegepäck, Equipagen, Pferde, Vieh u. ſ. w.

| Von Cöln nach: | 100 Pfund Reiſegepäck. | Eine 4rädrige Equipage. | Ein bis drei Pferde. | Ein Hund oder ein kl. Vieh. | Eine Wagenladung Vieh. |
|---|---|---|---|---|---|
| | auf Sgr. | auf Sgr. | auf Sgr. | auf Sgr. | auf Sgr. |
| Müngersdorf . . . . | — 2 | — — | — — | — 2 | — — |
| Königsdorf . . . . | — 2 | 2. 12 | 1. 24 | — 2 | 1. 24 |
| Horrem . . . . . | — 4 | 3. 18 | 2. 20 | — 2 | 2. 20 |
| Buir . . . . . | — 6 | 4. 24 | 3. 18 | — 3 | 3. 18 |
| Düren . . . . . | — 8 | 6. — | 4. 14 | — 4 | 4. 14 |
| Langerwehe . . . . | — 10 | 7. 6 | 5. 12 | — 6 | 5. 12 |
| Eſchweiler . . . . | — 12 | 8. 12 | 6. 10 | — 8 | 6. 10 |
| Stollberg . . . . | — 14 | 9. 18 | 7. 6 | — 9 | 7. 6 |
| Aachen . . . . . | — 16 | 11. — | 8. 12 | — 10 | 8. 12 |
| Herbesthal . . . . | — 20 | 13. 18 | 10. 6 | — 12 | 10. 6 |
| Verviers . . . . | — 24 | 16. 24 | 12. 18 | — 16 | 12. 18 |
| Lüttich . . . . . | 1. 1 | 20. 24 | 15. 18 | — 20 | 15. 18 |
| Tirlemont . . . . | 1. 12 | 29. 18 | 22. 6 | — 28 | 22. 6 |
| Löwen . . . . . | 1. 13 | 32. 24 | 24. 18 | 1. 2 | 24. 18 |
| Mecheln . . . . . | 1. 16 | 35. 6 | 26. 12 | 1. 4 | 26. 12 |
| Antwerpen . . . . | 1. 20 | 38. 12 | 28. 24 | 1. 8 | 28. 24 |
| Brüſſel . . . . . | 1. 19 | 37. 18 | 28. 6 | 1. 6 | 28. 6 |
| Gent . . . . . | 1. 28 | 44. 24 | 33. 18 | 1. 14 | 33. 18 |
| Brügge . . . . . | 2. 6 | 52. — | 39. — | 1. 20 | 39. — |
| Oſtende . . . . . | 2. 10 | 55. 6 | 41. 12 | 1. 24 | 41. 12 |
| Courtray . . . . | 2. 6 | 52. — | 39. — | 1. 20 | 39. — |

Der Betrag für jede beliebige Bahnſtrecke auf der Hauptbahn ergiebt ſich, wenn die Zahlen vom Orte der Aufgabe von denen des Beſtimmungsortes ſubtrahirt werden.

## Tarif für den innern Gütertransport.

| Von **Cöln** nach: | I. Classe für 1 Ctr. | II. Classe für 1 Ctr. | III. Classe für 1 Ctr. | IV. Classe für 1 Ctr. | V. Classe Geld bis 500 Thlr. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Sgr. | Sgr. | Sgr. | Sgr. | Sgr. |
| Königsdorf | 1 | 1 | 2 | 2 | — |
| Horrem | 1 1/4 | 1 1/2 | 2 1/4 | 4 | — |
| Buir | 1 3/4 | 2 | 2 3/4 | 6 | — |
| Düren | 2 | 2 1/4 | 3 1/4 | 8 | 10 |
| Langerwehe | 2 1/4 | 2 3/4 | 3 3/4 | 10 | — |
| Eschweiler | 2 1/2 | 3 | 4 1/4 | 12 | — |
| Stollberg | 2 3/4 | 3 1/2 | 4 3/4 | 14 | — |
| Aachen | 3 | 4 | 6 | 16 | 15 |
| Herbesthal | 3 1/2 | 4 1/2 | 6 1/2 | 20 | — |
| Von **Aachen** nach: | | | | | |
| Herbesthal | 1 | 1 1/4 | 1 1/2 | 4 | — |
| Stollberg | 3/4 | 3/4 | 1 1/2 | 2 | — |
| Eschweiler | 1 | 1 | 2 | 4 | — |
| Langerwehe | 1 1/4 | 1 1/2 | 2 1/4 | 6 | — |
| Düren | 1 1/2 | 1 3/4 | 2 3/4 | 8 | 10 |
| Buir | 1 3/4 | 2 1/4 | 3 1/4 | 10 | — |
| Horrem | 2 | 2 3/4 | 3 3/4 | 12 | — |
| Königsdorf | 2 1/4 | 3 | 4 1/2 | 14 | — |
| Cöln | 2 1/2 | 4 | 6 | 16 | 15 |

Zu Classe I. gehören Steinkohlen, Erze, Steine, Sand u. s. w. in Wagenladungen von 80 Ctr. Das Auf- und Abladen haben die Versender und Empfänger zu besorgen. — Zur Classe II. werden rohe Produkte, Eisen, Holz, Kalk, Gips, Getreide u. s. w. gerechnet. Versendung zu vollen Centnern, Auf- und Abladen wie bei I. Classe. — III. Classe Güter, welche abgeholt und ins Haus gebracht werden; die Collis werden bis auf 1/10 Ctr. gerechnet. — IV. Classe Eilgut, welches mit den Personenzügen versendet wird; das Andere wie bei Classe III. — V. Classe baares Geld und Werthstücke; für jede 100 Thlr. über 500 Thlr. werden von Cöln bis Düren 2 Sgr. und bis Aachen 3 Sgr. bezahlt.

Für jede Versendung wird mindestens berechnet von oder nach Zwischenstationen 4 Sgr., und für die ganze Bahn 5 Sgr. — Pakete unter 2 ℔ unterliegen dem Postzwang.

Gemeinschaftlicher Tarif für den Gütertransport auf den Rheinisch-Belgischen Eisenbahnen.

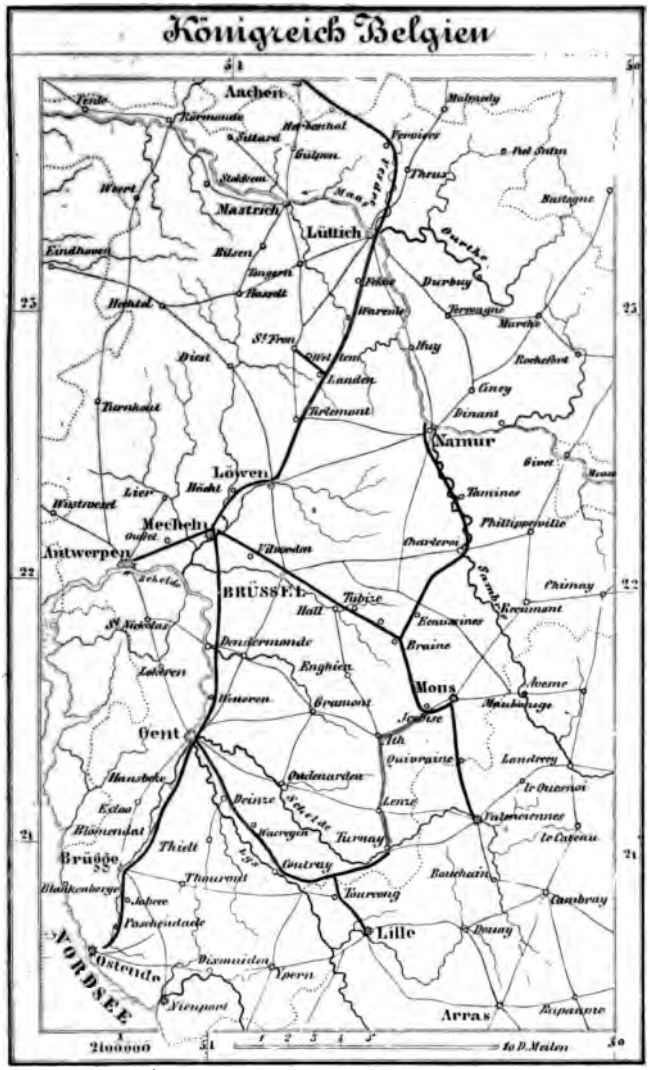
| Von Cöln nach: | A. Vollst. Ladung von 90 Ctr. | | | B. Unvollst. Güterladungen. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | I. Classe rohe Produkte. | II. Classe verarb. Produkte. | III. Classe emball. Waaren. | 10 bis 90 Ctr. | 1 bis 10 Ctr. | 10 bis 100 ℔ |
| | 2 Ctr. | 2 Ctr. | 2 Ctr. | 2 Ctr. | 2 Ctr. | 2 Ctr. |
| | Sgr. | Sgr. | Sgr. | Sgr. | Sgr. | Sgr. |
| Verviers | 8 | 10½ | 12 | 12¾ | 16 | 36 |
| Lüttich | 10 | 12½ | 15 | 16¾ | 20¾ | 46 |
| Mecheln | 16¾ | 19½ | 23¼ | 28 | 35¼ | 74 |
| Antwerpen | 18 | 21¼ | 25¼ | 30¼ | 38½ | 80 |
| Brüssel | 17¾ | 21 | 24¾ | 30 | 37½ | 78 |
| Gent | 21 | 24½ | 29¼ | 36 | 44¾ | 92 |
| Ostende | 25¾ | 29½ | 35¼ | 44 | 55¼ | 114 |
| Courtray | 24 | 28 | 33¾ | 41½ | 52 | 106 |
| **Von Aachen nach:** | | | | | | |
| Verviers | 2½ | 3¼ | 3½ | 4 | 4¾ | 12 |
| Lüttich | 4½ | 5¼ | 6½ | 8 | 9½ | 22 |
| Mecheln | 11¼ | 12½ | 15 | 19¼ | 24 | 50 |
| Antwerpen | 12½ | 14 | 16¾ | 22 | 27¼ | 56 |
| Brüssel | 12 | 13½ | 16½ | 21¼ | 26½ | 54 |
| Gent | 15¼ | 17¼ | 21 | 27¼ | 33½ | 68 |
| Ostende | 20 | 22½ | 27 | 35¼ | 44 | 90 |
| Courtray | 18½ | 21 | 25 | 32¾ | 40¾ | 82 |

Von über 2 bis zu 10 ℔ Zollgewicht, pack- oder colliweise für jede Entfernung, einschließlich der Zustellung, 10 Sgr.

Die Transportpreise für die übrigen Abfahrts- und Ankunftsstationen werden nach obigen Maßgaben berechnet. — Vollständige Ladungen, welche aus Gütern bestehen, die zu verschiedenen Classen gehören, werden zum Preise derjenigen Classe berechnet, zu welcher die höher tarifirten eingetheilt sind.

Die Betriebskosten stellten sich im Jahre 1843 auf 53 — 54 % und 1844 auf 43½ % von der Brutto-Einnahme.

Nach einem Bericht des Administrationsrathes der rheinischen Eisenbahn vom 6. März 1845 belaufen sich die Einnahmen des Jahres 1844 auf 543,079 Rthl., und die Betriebsausgaben auf 234,595 Rthl. Der Ueberschuß beträgt 308,484 Rthl., woraus pro 1844 an Zinsen von 2½ Millionen Thaler Obligationen à 4 % = 100,000 Rthl., von 758,000 Rthl. Obligationen à 3½ % = 25,982½ Rthl., Zinsen an Banquiers 3550 Rthl., ½ % Amortisation der 3½ % Obligationen pro 1844 = 6250 Rthl., zusammen


Königreich Belgien
Aachen
Malmedy
Verviers
Spa
Thuin
Mastricht
Lüttich
Huy
Namur
Dinant
Löwen
Mecheln
Antwerpen
BRÜSSEL
Tubize
Charleroi
Mons
Gent
Brügge
Ostende
Lille
Arras
Tournay
Courtray
Oudenarde
Dendermonde
Landrecy
Valenciennes
Cambray
Bouchain
Douay
Ypern
Dixmuiden
Nieuport
Thielt
Hasselt
Tongern
Diest
Landen
Tirlemont
Tamines
Philippeville
Rocheffort
Givet
Chimay
Maubeuge
Avesne
Le Quesnoy
Le Cateau
Bapaume
Hazebrouck
Bergues
Furnes
Audenarde
Lessines
Ath
Quiévraing
Enghien
Braine
Ecaussines
Tubize
Hall
Vilvorden
Malines
Boom
Lierre
Westmeerl
Turnhout
Eindhoven
Weert
Stolberg
Eupen
Malmedy
Verviers
Thuin
Durbuy
Marche
Rochefort
Givet
Mezieres
Rethel
Sedan
Montmedy
Virton
Arlon
Neufchateau
Bastogne
Liege
Huy
Waremme
Tirlemont
Landen
Diest
Hasselt
Tongern
Maestricht
Visé
Herve
Verviers
Spa
Malmedy
Stavelot
Vielsalm
Houffalize
Bastogne
Neufchateau
Virton
Arlon
Longwy
Montmedy
Sedan
Rethel
Mezieres
Givet
Rocheffort
Marche
Durbuy
Huy
Liege
Verviers
Malmedy
Aachen
Eupen
Stolberg
Weert
Eindhoven
Hasselt
Tongern
Diest
Landen
Tirlemont
Namur
Dinant
Tamines
Philippeville
Charleroi
Thuin
Chimay
Avesne
Maubeuge
Le Quesnoy
Le Cateau
Valenciennes
Cambray
Bouchain
Douay
Bapaume
Arras
Lille
Tourcoing
Courtray
Tournay
Thielt
Bruges
Ostende
Nieuport
Dixmuiden
Ypern
Furnes
Audenarde
Oudenarde
Lessines
Ath
Quiévraing
Landrecy
Le Quesnoy
Le Cateau
Mons
Braine
Ecaussines
Tubize
Hall
Enghien
Lessines
Dendermonde
Alost
Termonde
Malines
Vilvorden
Boom
Lierre
Turnhout

135,782½ ℳ zu vergüten sind; es bleiben somit noch 172,717½ ℳ, die als reiner Ueberschuß des Betriebes pro 1844 der nächsten Generalversammlung zur Verfügung gestellt werden. Diese Summe repräsentirt eine Dividende von 3½ % auf das Capital der Stammactien und läßt außerdem noch 16,643 ℳ für die Bildung eines Reservefonds disponibel.

Die Frequenz seit Eröffnung der ersten Bahnstrecke vom 2. August 1839 war:

| Jahr. | Personen. | Einnahme. | Güter. | Einnahme. | Gesammt-Einnahme. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ℳ | Ctr. | ℳ | ℳ |
| 1839 | 52,950 | 8,315 | — | — | 8,315 |
| 1840 | 65,156 | 7,485 | — | — | 7,485 |
| 1841 | 110,280 | 64,588 | 47,730 | 3,983 | 68,571 |
| 1842 | 317,766 | 216,149 | 538,616 | 49,945 | 266,094 |
| 1843 | 285,929 | 216,525 | 1,379,574 | 108,233 | 324,758 |
| 1844 | 374,574 | 303,300 | 2,755,149 | 230,207 | 543,079 |

## 7. Belgische Eisenbahnen.

Mit Zugskarte.

Belgien war in früherer Zeit die Schule des deutschen Eisenbahnwesens; es wird daher stets ein wissenschaftliches Interesse für die deutschen Eisenbahnverwaltungen, so wie auch für jeden Geschäftsmann bieten, wenn die Hauptmomente der belgischen Bahnen hier in gedrängter Kürze aufgeführt werden.

Nach den vom Ministerium vorgelegten Kostenanschlägen wird die ganze Ausführung des Bahnnetzes von 112 Lieues, à 5 Kilometer, mit Einschluß des erforderlichen Betriebsmaterials sich auf 153,870,905 Franken belaufen; dieß macht per Lieue 1,373,848 Franken = 641,129 rheinische Gulden = 366,360 preußische Thaler.

Die Längen der Bahnen betragen:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Von | Herbesthal | bis | Mecheln | 17,75 | geogr. Meilen. |
| „ | Mecheln | „ | Brüssel | 3 | „ „ |
| „ | Mecheln | „ | Ostende | 18,25 | „ „ |
| „ | Mecheln | „ | Antwerpen | 3,75 | „ „ |
| „ | Gent | „ | Lille | 9,75 | „ „ |
| „ | Mouscron | „ | Tournay | 3 | „ „ |
| „ | Landen | „ | St. Trond | 2 | „ „ |
| „ | Brüssel | „ | Quiévrain | 10,75 | „ „ |
| „ | Braine le Comte | „ | Namur | 9 | „ „ |
| | | | Zusammen | 77,25 | geogr. Meilen. |

Das Land Belgien, weſtlich von der Maas, und noch weſtlicher von der Senne und der Schelde, iſt im Allgemeinen flach, und die Gewäſſer haben ein ſchwaches Gefäll. Dieſer Umſtand, welcher für Eiſenbahnen günſtig iſt, hat erlaubt, ſowohl für die Curven als für die Abhänge ziemlich ſtrenge Bedingungen anzunehmen. — Für die Gefälle iſt die Grenze 1 : 250 ſelten erreicht, und nur zweimal, zwiſchen Mecheln und Termonde, überſchritten, indem dort ein Bergrücken überſtiegen wird, welcher das Dylethal von dem der Schelde trennt. Dieſe letzteren außergewöhnlichen Abhänge und Gefälle betragen 1 : 192 auf eine Länge von 219 Meter, und 1 : 125 auf 184 Meter. — Aus dem folgenden Nivellement iſt die Höhenlage des Landes erſichtlich.

### Nivellement der Bahn von Cöln bis Oſtende.

Bemerkung. Die Höhenmeſſungen ſind auf die Meeresfläche bei Oſtende bezogen, und zwar bei Ebbezeit.

| Stationen. | Höhe in Meter. | Entfern. Kilom. | | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|
| Cöln | 50,70 | | | |
| Königsdorf | 90,10 | 41 | 1 | Tunnel |
| Kerben | 110,80 | | | |
| Düren | 130,70 | | | |
| Eſchweiler | 173,30 | 30 | 1 | " |
| Aachen | 188 | | | gen. Ebene |
| Preußiſche Grenze | 254 | 15 | 1 | Tunnel |
| Dolhain | 211,1 | 15 | 1 | " |
| Verviers | 166 | | 4 | " |
| Pepinſter | 140 | 26 | 12 | " |
| Lüttich | 66,89 | | | " |
| Ans | 176,89 | 5 | | gen. Ebene |
| Waremme | 120,22 | 19 | | " |
| Landen | 82,94 | 14 | | " |

| Stationen. | Höhe in Meter. | Entfern. Kilom. | | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|
| Tirlemont | 57,05 | 13 | 1 | Tunnel |
| Vertryck | 64,80 | 18 | | |
| Louvain | 28,16 | | | |
| Wespelaer | 10,72 | 24 | | |
| Mecheln | 11,04 | | | |
| Malderen | 13.70 | 27 | | |
| Termonde | 5.56 | | | |
| Wetteren | 12,75 | 29 | | |
| Gent | 7,22 | | | |
| Aaltere | 15,77 | 23 | | |
| Blömendäl | 14,70 | 21½ | | |
| Brügge | 9,33 | | | |
| Plaſchendäle | 5,90 | 20½ | | |
| Oſtende | 4,43 | | | |

341 Kilom. =

76,73 Wegſtunden = 46,04 geogr. Meilen.

### Nivellement der Bahn von Valenciennes über Brüſſel nach Antwerpen.

| Stationen. | Höhe in Meter. | Entfern. Kilom. | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|
| Valenciennes | 30 | 15 | |
| Quiévrain | 30 | | |
| Bouſſu | 27 | 19 | |
| Mons | 30,1 | | |
| Jurbiſe | 70,7 | 11 | |
| Soignies | 92,5 | 13 | |
| Braine le Comte | 94,3 | 6 | |
| Tubize | 46,7 | 11½ | 1 Tunn. |

| Stationen. | Höhe in Meter. | Entfern. Kilom. |
|---|---|---|
| Hal | — | 5½ |
| Foreſt | 21,2 | 14 |
| Brüſſel | 19,4 | |
| Vilvoorden | 15,7 | 20 |
| Mecheln | 11,04 | |
| Duffel | 7,3 | 24 |
| Antwerpen | 6,9 | |

139 Kilom. =

31,28 Wegſtunden = 18,76 geogr. Meilen.

Für die Curven iſt der kleinſte Radius 1000 Meter, und dieſes Minimum iſt ſelten angewendet. Jedoch in der Nähe der Stationen, wo die Geſchwindigkeit der Convois nicht ſo bedeutend iſt, hat man kleinere Radien angenommen. Z. B. am Ausgang der Station von Mecheln findet man auf der öſtlichen Linie einen Radius von 500 Meter auf 425 Meter Länge, auf der weſtlichen Linie einen eben ſolchen von 520 Meter

Länge, und auf der ſüdweſtlichen Linie einen Radius von 400 Meter auf 350 Meter Länge. Die kleinſte Curve befindet ſich in der Nähe der Station Gent, von 365 Meter Radius und 750 Meter Länge.

Die Conſtruction der Bahnen iſt verſchieden; auf den Hauptbahnen beträgt die Kronenbreite des Bahndamms für zwei Geleiſe 7,5 bis 8,5 Meter und auf den Zweigbahnen für ein Geleiſe 4 bis 4,8 Meter. Die Spurweite mißt 1,44 Meter. Die Schienen ruhen in Stühlen auf Querſchwellen, welche durch Kies fundamentirt ſind. Das Gewicht der Schienen beträgt 54 ℔ per laufenden Meter.

Die Viaducte über die Bahn haben 7—8 Meter Oeffnung für zwei Geleiſe; der Zwiſchenraum beider Geleiſe iſt 2,5 Meter und die Entfernung der äußeren Schienenreihe vom Widerlager 1,75 Meter. Die Höhe im Scheitel iſt 5,65 Meter.

Der Tunnel von Cumptich, welcher zuerſt ausgeführt wurde, hat eine ovale Form, und ſeine Sohle bildet ein umgekehrtes Gewölbe. Seine Höhe mißt 5,8, die Breite an der Baſis 3,8 Meter und die größte Breite 4,3 Meter. Die Oberfläche der Schienen iſt 0,8 Meter über die Sohle des Tunnels. — In der Folge erkannte man die Unvollkommenheit der Tunnels mit einem Geleis, und legte deshalb einen neuen neben dem alten an. Dieſer wurde auch etwas breiter angelegt; ſeine Dimenſionen waren folgende: Ganze Höhe 6,5 Meter, Höhe über den Schienen 5,7 Meter, Breite an der Sohle 4,8 Meter, und größte Breite 5,4 Meter. Die Dimenſionen ſind ſo angenommen worden, um ein Trottoir von 1 Meter Breite zu erhalten; beide Tunnels ſind durch eine Mauer von 1,1 Meter ſtark getrennt, in welcher alle 5 Meter Durchgänge angebracht ſind. Im alten Tunnel ſind in gewiſſen Zwiſchenräumen Niſchen für die Bahnwärter angebracht.

Auf ähnliche Weiſe hat man ſpäter die andern Tunnels ebenfalls umgeändert, wobei leider zwiſchen Tirlemont und Löwen am 21. Januar 1845 durch leichtfertiges Arbeiten ein Theil des alten Tunnels einſtürzte, jedoch zu einer Zeit, als kein Wagenzug denſelben paſſirte. — Die in neuerer Zeit erbauten Tunnels werden gleich für zwei Geleiſe angelegt. Z. B. die Tunnels im Vesdrethal nach folgenden Dimenſionen: Ganze Höhe 6,125 Meter, größte Breite 7,75 Meter, untere Breite 7,4 Meter, Zwiſchenraum der Geleiſe 2 Meter. Die Tunnels haben 42 □ Meter im Querſchnitt, ſind von Ziegeln ausgemauert, und der laufende Meter hat 1200 — 1300 Francs gekoſtet.

Merkwürdige Bauwerke ſind ſehr bedeutende in großer Zahl vorhanden, von denen hier folgende namhaft gemacht werden: Der Viaduct bei Dolhain, die Brücke über die Ourthe, die Maasbrücke oberhalb Lüttich, die 25 Viaducte nebſt 18 Tunnels im Vesdrethal, und die beiden geneigten Ebenen (von 1 : 36) mit ſtehenden Maſchinen auf der Höhe bei Ans.

Es ſind jetzt zehn Jahre, daß die weiſe Fürſorge Sr. Majeſtät des Königs Leopold von Belgien die Eiſenbahnen, dieſen mächtigen Hebel des Fortſchrittes, in's Leben rief, welche ſo ſegensreich auf das Wohl der Völker einwirkten. — Wie raſch Perſonen- und Güterverkehr ſich

gehoben hat, ergibt ſich aus nachſtehender Zuſammenſtellung, welche die Erträgniſſe der Bahnen ſeit ihrem Betrieb bezeichnet.

| Jahr. | Zahl der Reiſenden. | Ertrag für Perſonen. | Ertrag für Güter. | Summa. | Ertrag der Güter. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Franken. | Franken. | Franken. | pCt. |
| 1835 | 421,439 | 268,998 | — | 268,998 | — |
| 1836 | 871,307 | 825,133 | — | 825,133 | — |
| 1837 | 1,384,577 | 1,399,989 | 16,994 | 1,416,983 | 1 1/5 |
| 1838 | 2,238,303 | 2,935,818 | 162,015 | 3,097,833 | 5 1/4 |
| 1839 | 1,952,731 | 3,636,544 | 613,281 | 4,249,825 | 13 1/4 |
| 1840 | 2,199,319 | 4,046,950 | 1,278,744 | 5,335,167 | 23 3/4 |
| 1841 | 2,639,744 | 4,113,755 | 2,112,136 | 6,226,334 | 34 |
| 1842 | 2,724,104 | 4,726,017 | 2,735,536 | 7,461,553 | 36 1/2 |
| 1843 | 3,085,349 | 5,436,930 | 3,557,509 | 8,994,439 | 39 1/2 |
| 1844 | 3,381,529 | 6,166,549 | 5,063,944 | 11,230,493 | 45 1/10 |

Die folgende Tabelle erläutert den Stand und die Ergebniſſe der belgiſchen Eiſenbahnen vom Jahr 1835 bis 1844. — Es ergibt ſich aus derſelben, daß die Ausgaben aller Art bis 31. December 1843 für die in Ausführung begriffenen Eiſenbahnen ſich auf 137,573,077 Franken beliefen. Davon entfallen:

| | | |
|---|---|---|
| a) Decretirte Bahnanlagen . . . . . | 107,279,296 | Fr. |
| b) Bahnhöfe und ſonſtige Gebäulichkeiten . . | 9,569,871 | „ |
| c) Zug- und Transportmittel . . . . . | 16,824,746 | „ |
| d) Allgemeine Koſten . . . . . | 3.899,164 | „ |
| Summa | 137,573,077 | Fr. |

Die Totaleinnahme von 1844 belief ſich auf 11,230,493 Fr., und die Betriebsausgaben betrugen 5,765,431 Fr. Letztere zerfallen in:

| | | |
|---|---|---|
| I. Allgemeine Adminiſtrationskoſten . . . . | 363,504 | Fr. |
| II. Unterhaltung der Bahn und Stationen . . | 1,400,071 | „ |
| III. Locomotiven-Dienſt und Unterhaltung der Betriebsmittel . . . . . | 2,841,735 | „ |
| IV. Transportkoſten . . . . . | 956,324 | „ |
| V. Auslagen für den Kaſſendienſt . . . . . | 203,797 | „ |
| Summa | 5,765.431 | Fr. |

Die Trains legten im ganzen Jahre auf ſämmtlichen Bahnſtrecken 497,061 Lieues = 335,535 geogr. Meilen zurück. Im Jahre 1844 verbrauchten die Locomotiven durchſchnittlich 57,61 Kilogr. Coaks auf die durchlaufene Lieue (à 5 Kilom.), dagegen im Jahre 1843: 66,33 Kilogr., mithin im verfloſſenen Jahre 13% weniger als im vorhergegangenen.

Die zur Anlage verwendeten Capitalien verwertheten ſich im Jahre 1844 zu 3,78 %, und es iſt vorausſichtlich, daß durch die Verbindung mit dem Rheine bei Cöln, und die dadurch bedeutend vermehrte Frequenz ſich auch die Rentirung der Capitalien ſteigern wird.

## Stand und Ergebnisse der belgischen Bahnen von 1835 bis 1844.

| Jahre. | Bahnlänge im Betrieb. | Kosten der Ausführung am Schluß des Jahres für die im Betrieb stehenden Linien. | | Betriebs-Lieues während des Jahres. | Allgemeine Betriebs-Einnahmen. | | Allgemeine Betriebs-Ausgaben. | | Ueberschuß der Einnahmen gegen die Ausgaben Total. | Betriebskosten. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Total. | pr. Kilom. | | Total. | pr. Betriebs-Lieues. | Total. | pr. Betriebs-Lieues. | | |
| | Kilom. | Franken. | Franken. | à 5 Kil. | Franken. | Franken. | Franken. | Franken. | Franken. | pCt. |
| 1835 | 20 | 1,929,768 | 96,488 | $2^2/_3$ | 268,998 | 100,874 | 168,773 | 63,290 | 100,225 | 63 |
| 1836 | 44 | 5,815,416 | 132,169 | $7^1/_{10}$ | 825,133 | 114,602 | 431,136 | 59,880 | 393,997 | 52 |
| 1837 | 143 | 18,253,149 | 127,645 | 18 | 1,416,983 | 78,722 | 1,189,863 | 66,104 | 227,120 | 84 |
| 1838 | 256 | 35,587,229 | 139,013 | $40^1/_2$ | 3,097,833 | 76,490 | 2,748,649 | 67,868 | 349,184 | 89 |
| 1839 | 309 | 49,740,248 | 160,972 | $54^1/_3$ | 4,249,825 | 78,222 | 3,078,979 | 56,672 | 1,170,846 | 72 |
| 1840 | 332 | 62,144,584 | 187,183 | $64^1/_2$ | 5,335,167 | 82,716 | 3,254,511 | 50,458 | 2,080,656 | 61 |
| 1841 | 378 | 75,594,248 | 199,985 | $67^3/_4$ | 6,226,334 | 91,902 | 4,353,827 | 64,263 | 1,872,507 | 70 |
| 1842 | 438 | 95,530,577 | 218,107 | $79^1/_{10}$ | 7,461,553 | 94,212 | 4,700,327 | 59,348 | 2,761,226 | 63 |
| 1843 | 483 | 137,573,077 | 284,978 | $96^1/_2$ | 8,994,439 | 93,207 | 5,400,000 | 55,959 | 3,594,439 | 59 |
| 1844 | 559 | 144,746,774 | 258,939 | $111^4/_5$ | 11,230,493 | 100,451 | 5,765,431 | 51,569 | 5,465,062 | 51 |

Es dürfte für Viele von Intereſſe ſeyn, die Gehalte des Perſonals zu kennen; dieſe ſind durch königliche Ordonnanz vom 8. Auguſt 1843 wie folgt, geordnet:

| | |
|---|---|
| Ingenieur en Chef, oder Adminiſtrations-Inſpector 1. Claſſe | 6300 Fr. |
| — 2. „ | 5200 „ |
| Ingenieur, Controleur oder Architect 1. Claſſe | 3800 „ |
| — 2. Claſſe | 3200 „ |
| Ingenieur, oder Controleur 3. Claſſe | 2400 „ |
| Unteringenieur | 2000 „ |
| Bureauchef 1. Claſſe | 3000 „ / 2700 „ |
| „ 2. „ | 2400 „ / 2100 „ |
| Material-Verwalter | 3000 „ |
| Unterſuchungs-Beamter | 2400 „ |
| Stations-Chef 1. Claſſe | 2700 „ |
| „ 2. „ | 2400 „ |
| „ 3. „ | 2100 „ |
| Unter-Chef der Station 1. Claſſe | 1800 „ |
| — 2. Claſſe | 1500 „ |
| — 3. „ | 1200 „ |
| Commis 1. Claſſe | 2100 „ / 1800 „ |
| „ 2. „ | 1500 „ / 1200 „ |
| „ 3. „ | 1080 „ / 900 „ |
| Gehülfe | 700 „ / 600 „ |
| Conducteur 1. Claſſe | 2400 „ |
| „ 2. „ | 2000 „ |
| „ 3. „ | 1500 „ |
| Conducteur-Aſpirant | 1000 Fr. |
| Ober-Aufſeher | 2100 „ |
| Aufſeher 1. Claſſe | 1800 „ |
| „ 2. — | 1500 „ |
| „ 3. — | 1200 „ / 1000 „ |
| Zeichner 1. Claſſe | 1800 „ |
| „ 2. „ | 1500 „ |
| „ 3. „ | 1200 „ / 1000 „ |
| Werkführer | 2500 „ |
| Maſchiniſt | 2000 „ |
| Heizer | 1500 „ |
| Mechaniker-Zögling | 1000 „ |
| Erſter Hauptwächter, Oberfactor | 2000 „ |
| Oberwächter | 1800 „ |
| Wächter 1. Claſſe | 1500 „ |
| „ 2. „ | 1320 „ |
| „ 3. „ | 1200 „ / 1080 „ |
| Factor 1. Claſſe | 1500 „ |
| „ 2. „ | 1200 „ |
| „ 3. „ | 1080 „ |
| Polizei-Officier | 1200 „ |
| Polizei-Gehülfe | 960 „ |
| Wieger | 900 „ |
| Bote | 900 „ |
| Bureaudiener | 780 „ |
| Portier 1. Claſſe | 780 „ |
| „ 2. „ | 720 „ |
| Bremsführer | 900 „ |
| Aufſeher des Tenders | 900 „ |

Außer dem feſten Gehalte empfangen die Functionäre und Angeſtellten, welche einen bedeutenden Einfluß auf Einnahme und Ausgabe ausüben können, einen Antheil vom Reinertrag.

Die Betriebsmittel beſtanden am 1. Januar 1844 in Folgendem: 144 Locomotiven nebſt Tender, 621 Perſonenwagen, 1781 Güterwagen, 362 Wagen für verſchiedene Zwecke. Im Bau waren 40 Perſonenwagen, und 132 Güterwagen. — In der Regel gehen täglich in jeder Richtung 3 Perſonen- und 2 Güterzüge, und die Fahrzeit beträgt per Meile mit Einſchluß des Aufenthalts 12 — 15 Minuten.

## Paſſagier-Geld-Tarif.

| Von **Antwerpen** nach | Wagenclaſſe I. | II. | III. |
|---|---|---|---|
| | Fr. Ct. | Fr. Ct. | Fr. Ct. |
| Mecheln . . . | 2 — | 1.50 | 1 — |
| Brüſſel . . . . | 3.25 | 2.50 | 1.50 |
| Termonde . . | 3.25 | 2.50 | 1.50 |
| Gent . . . . . | 5 — | 3.75 | 2.25 |
| Brügge. . . . | 7.75 | 6 — | 3.75 |
| Oſtende. . . . | 9.25 | 7 — | 4.50 |
| Courtrai . . . | 7.75 | 6 — | 3.75 |
| Tournay . . . | 10 — | 7.75 | 4.75 |
| Löwen . . . . | 3.50 | 2.50 | 1.50 |
| Tirlemont . . | 5 — | 3.75 | 2.25 |
| St. Trond . . | 7 — | 5.25 | 3.25 |
| Lüttich . . . . | 9 — | 6.75 | 4.25 |
| Pepinſter . . . | 10 — | 8 — | 5 — |
| Verviers . . . | 10.50 | 8.25 | 5 25 |
| Herbesthal . . | 10.50 | 9 — | 5.75 |
| **Von Brüſſel nach** | | | |
| Mecheln . . . | 1.50 | 1.25 | — 75 |
| Antwerpen . . | 3.25 | 2.50 | 1.50 |
| Termonde . . | 3 — | 2.25 | 1.25 |
| Gent . . . . . | 4.75 | 3.50 | 2.25 |
| Brügge. . . . | 7.75 | 6 — | 3.75 |
| Oſtende. . . . | 9.25 | 7 — | 4.50 |
| Courtrai . . . | 7.75 | 6 — | 3.75 |
| Tournay . . . | 9 — | 7 — | 4.50 |
| Löwen . . . . | 2.75 | 2 — | 1.25 |
| Tirlemont . . | 4.25 | 3.25 | 2 — |
| St. Trond . . | 6.25 | 4.50 | 3 — |
| Lüttich . . . . | 8 — | 6.25 | 4 — |
| Pepinſter . . . | 9.50 | 7.50 | 4.75 |
| Verviers . . . | 10 — | 8 — | 5 — |
| Herbesthal . . | 11 — | 8.50 | 5.50 |
| Braine l. C. | 2.50 | 2 — | 1.25 |
| Mons . . . . | 4.50 | 3.50 | 2.25 |
| Quiévrain . . | 6 — | 4.75 | 3.25 |
| Charleroy . . | 4.50 | 3.50 | 2.25 |
| Namur. . . . | 6.50 | 5 — | 3.25 |

| Von **Brügge** nach | Wagenclaſſe I. | II. | III. |
|---|---|---|---|
| | Fr. Ct. | Fr. Ct. | Fr. Ct. |
| Brüſſel . . . . | 7.75 | 6 — | 3.75 |
| Mecheln . . . | 7 — | 5.25 | 3.25 |
| Antwerpen . . | 7.75 | 6 — | 3.75 |
| Termonde . . | 5.25 | 4 — | 2.50 |
| Gent . . . . . | 3.25 | 2.50 | 1.50 |
| Oſtende. . . . | 1.75 | 1.25 | — 75 |
| Courtrai . . . | 5.25 | 4 — | 2.50 |
| Tournay . . . | 7.50 | 5.75 | 3.75 |
| Löwen . . . . | 8.75 | 6.50 | 4 — |
| Tirlemont . . | 10 — | 7.50 | 4.75 |
| St. Trond . . | 11.75 | 9 — | 5.75 |
| Lüttich . . . . | 13.50 | 10.50 | 6.75 |
| Pepinſter . . . | 14.50 | 11.25 | 7.25 |
| Verviers . . . | 15 — | 11.75 | 7.50 |
| Herbesthal . . | 16 — | 12.50 | 8 — |
| **Von Courtrai nach** | | | |
| Brüſſel . . . . | 7.75 | 6 — | 3.75 |
| Mecheln . . . | 7 — | 5.25 | 3.25 |
| Antwerpen . . | 7.75 | 6 — | 3.75 |
| Termonde . . | 5.25 | 4 — | 2.50 |
| Gent . . . . . | 3.25 | 2.50 | 1.50 |
| Brügge. . . . | 5.25 | 4 — | 2.50 |
| Oſtende. . . . | 6.75 | 5.25 | 3.25 |
| Tournay . . . | 2.25 | 1.75 | 1.25 |
| Löwen . . . . | 8.75 | 6.50 | 4 — |
| Tirlemont . . | 10 — | 7.50 | 4.75 |
| St. Trond . . | 11.75 | 9 — | 5.75 |
| Lüttich . . . . | 13.50 | 10.50 | 6.75 |
| Pepinſter . . . | 14.50 | 11.25 | 7.25 |
| Verviers . . . | 15 — | 11.75 | 7.50 |
| Herbesthal . . | 16 — | 12.50 | 8 — |
| **Von Braine le Comte nach** | | | |
| Brüſſel . . . . | 2.50 | 2 — | 1.25 |
| Mons . . . . | 2.50 | 1.75 | 1.25 |
| Quiévrain . . | 4 — | 3 — | 2.25 |
| Charleroy . . | 3 — | 2.25 | 1.50 |
| Namur. . . . | 5 — | 4 — | 2.50 |

| Von **Gent** nach | Wagenclaſſe I. | II. | III. |
|---|---|---|---|
| | Fr. Ct. | Fr. Ct. | Fr. Ct. |
| Brüſſel . . . . | 4.75 | 3.50 | 2.25 |
| Mecheln . . . | 4 — | 3 — | 1.75 |
| Antwerpen . . | 5 — | 3.75 | 2.25 |
| Termonde . . | 2 — | 1.50 | 1 — |
| Brügge. . . . | 3.25 | 2.50 | 1.50 |
| Oſtende. . . . | 5 — | 3.75 | 2.25 |
| Courtrai . . . | 3.25 | 2.50 | 1.50 |
| Tournay . . . | 5.50 | 4.25 | 2.75 |
| Löwen . . . . | 5.50 | 4.25 | 2.50 |
| Tirlemont . . | 7 — | 5.25 | 3.25 |
| St. Trond . . | 8.75 | 6.75 | 4.25 |
| Lüttich . . . . | 10.75 | 8.25 | 5.25 |
| Pepinſter . . . | 11.50 | 9 — | 5.75 |
| Verviers . . . | 12 — | 9.50 | 6 — |
| Herbesthal . . | 13 — | 10.25 | 6.50 |

| Von **Löwen** nach | | | |
|---|---|---|---|
| Brüſſel . . . . | 2.75 | 2 — | 1.25 |
| Mecheln . . . | 2 — | 1.50 | 1 — |
| Antwerpen . . | 3.50 | 2.50 | 1.50 |
| Termonde . . | 3.50 | 2.50 | 1.50 |
| Gent . . . . . | 5.50 | 4.25 | 2.50 |
| Brügge. . . . | 8.75 | 6.50 | 4 — |
| Oſtende. . . . | 10 — | 7.50 | 4.75 |
| Courtrai . . . | 8.75 | 6.50 | 4 — |
| Tournay . . . | 10.50 | 8 — | 5 — |
| Tirlemont . . | 1.75 | 1.25 | — 75 |
| St. Trond . . | 3.50 | 2.75 | 1.75 |
| Lüttich . . . . | 5.50 | 4.25 | 2.75 |
| Pepinſter. . . | 7 — | 5.50 | 3.50 |
| Verviers . . . | 7.50 | 5.75 | 3.75 |
| Herbesthal . . | 8.50 | 6.50 | 4.25 |

| Von **Charleroy** nach | | | |
|---|---|---|---|
| Brüſſel . . . . | 4.50 | 3.50 | 2.25 |
| Braine l. C. | 3 — | 2.25 | 1.50 |
| Mons . . . . | 4.50 | 3.50 | 2.25 |
| Quiévrain . . | 6 — | 4.75 | 3 — |
| Namur. . . . | 3 — | 2.25 | 1.50 |

| Von **Herbesthal** nach | Wagenclaſſe I. | II. | III. |
|---|---|---|---|
| | Fr. Ct. | Fr. Ct. | Fr. Ct. |
| Brüſſel . . . . | 11 — | 8.50 | 5.50 |
| Mecheln . . . | 10 — | 8 — | 5 — |
| Antwerpen . . | 11.50 | 9 — | 5.75 |
| Termonde . . | 11.50 | 9 — | 5.75 |
| Gent . . . . . | 13 — | 10.25 | 6.50 |
| Brügge. . . . | 16 — | 12.50 | 8 — |
| Oſtende. . . . | 17 50 | 13.75 | 8.75 |
| Courtrai . . . | 16 — | 12.50 | 8 — |
| Tournay . . . | 18 — | 14 — | 9 — |
| Löwen . . . . | 8.50 | 6.50 | 4.25 |
| Tirlemont . . | 7 — | 5.50 | 3.50 |
| St. Trond . . | 6.50 | 5.25 | 3.25 |
| Lüttich . . . . | 3.50 | 2.75 | 1.75 |
| Pepinſter . . . | 2 — | 1.50 | 1 — |
| Verviers . . . | 1.50 | 1.25 | — 75 |

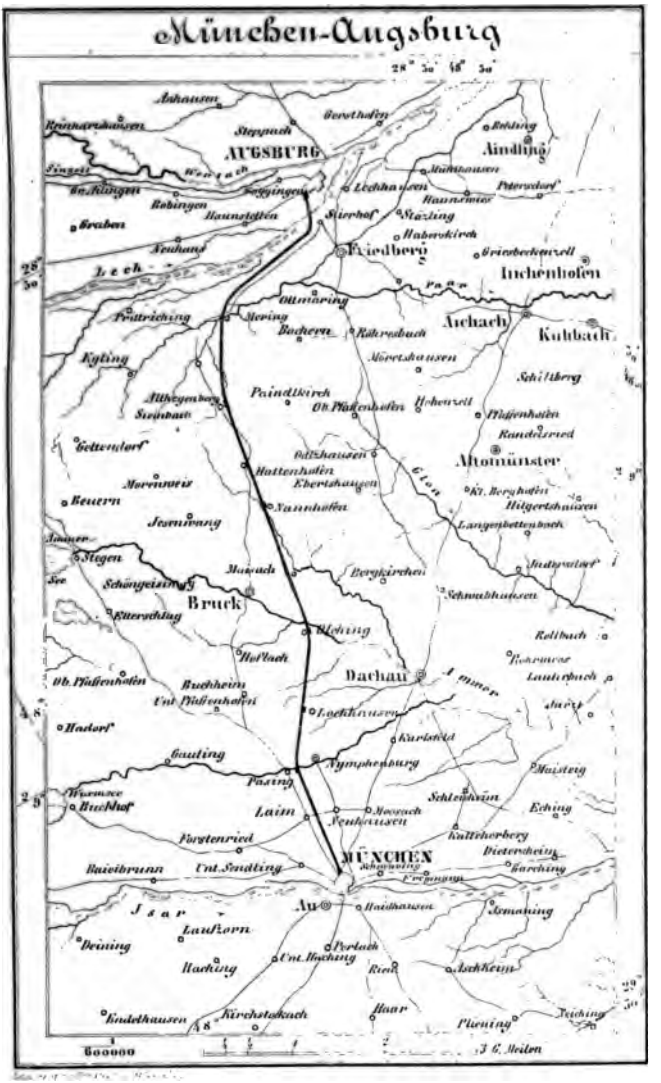
| Von **Lüttich** nach | | | |
|---|---|---|---|
| Brüſſel . . . . | 8 — | 6.25 | 4 — |
| Mecheln . . . | 7 — | 5.50 | 3.50 |
| Antwerpen . . | 9 — | 6.75 | 4.25 |
| Termonde . . | 9 — | 6.75 | 4.25 |
| Gent . . . . . | 10.75 | 8.25 | 5.25 |
| Brügge. . . . | 13.50 | 10.50 | 6.75 |
| Oſtende. . . . | 15 — | 11.50 | 7.25 |
| Courtrai . . . | 13.50 | 10.50 | 6.75 |
| Tournay . . . | 15.50 | 12 — | 7.50 |
| Löwen . . . . | 5.50 | 4.25 | 2.75 |
| Tirlemont . . | 4 — | 3.25 | 2 — |
| St. Trond . . | 4.25 | 3.25 | 1.75 |
| Pepinſter. . . | 2 — | 1.50 | 1 — |
| Verviers . . . | 2.50 | 2 — | 1.25 |
| Herbesthal . . | 3.50 | 2.75 | 1.75 |

| Von **Mons** nach | | | |
|---|---|---|---|
| Brüſſel . . . . | 4.50 | 3.50 | 2.25 |
| Braine l. C. | 2.50 | 1.75 | 1.25 |
| Quiévrain . . | 1.50 | 1.25 | 1 — |
| Charleroy . . | 4.50 | 3.50 | 2.25 |
| Namur. . . . | 7 — | 5.50 | 3.50 |

| Von **Mecheln** nach | Wagenclaſſe I. | II. | III. |
|---|---|---|---|
| | Fr. Ct. | Fr. Ct. | Fr. Ct. |
| Brüſſel . . . . | 1.50 | 1.25 | — 75 |
| Antwerpen . . | 2 — | 1.50 | 1 — |
| Termonde . . | 2 — | 1.50 | 1 — |
| Gent . . . . . | 4 — | 3 — | 1.75 |
| Brügge . . . . | 7 — | 5.25 | 3.25 |
| Oſtende . . . . | 8.50 | 6.50 | 4 — |
| Courtrai . . . | 7 — | 5.25 | 3.25 |
| Tournay . . . | 8.50 | 6.50 | 4.25 |
| Löwen . . . . | 2 — | 1.50 | 1 — |
| Tirlemont . . | 3.25 | 2.50 | 1.50 |
| St. Trond . . | 5.25 | 4 — | 2.50 |
| Lüttich . . . . | 7 — | 5.50 | 3.50 |
| Pepinſter . . . | 8.50 | 6.50 | 4.25 |
| Verviers . . . | 9 — | 7 — | 4.50 |
| Herbesthal . . | 10 — | 8 — | 5 — |
| **Von Pepinſter nach** | | | |
| Brüſſel . . . . | 9.50 | 7.50 | 4.75 |
| Mecheln . . . | 8.50 | 6.50 | 4.25 |
| Antwerpen . . | 10 — | 8 — | 5 — |
| Termonde . . . | 10 — | 8 — | 5 — |
| Gent . . . . . | 11.50 | 9 — | 5.75 |
| Brügge . . . . | 14.50 | 11.25 | 7.25 |
| Oſtende . . . . | 16 — | 12.50 | 8 — |
| Courtrai . . . | 14.50 | 11.25 | 7.25 |
| Tournay . . . | 16.50 | 13 — | 8.25 |
| Löwen . . . . | 7 — | 5.50 | 3.50 |
| Tirlemont . . | 5.50 | 4.25 | 2.75 |
| St. Trond . . | 5 — | 4 — | 2.50 |
| Lüttich . . . . | 2 — | 1.50 | 1 — |
| Verviers . . . | — 75 | — 50 | — 25 |
| Herbesthal . . | 2 — | 1.50 | 1 — |
| **Von Namur nach** | | | |
| Brüſſel . . . . | 6.50 | 5 — | 3.25 |
| Braine l. C. | 5 — | 4 — | 2.50 |
| Mons . . . . | 7 — | 5.50 | 3.50 |
| Quiévrain . . | 8.50 | 6.5 0 | 4.25 |
| Charleroy . . | 3 — | 2.2 5 | 1.50 |

| Von **Oſtende** nach | Wagenclaſſe I. | II. | III. |
|---|---|---|---|
| | Fr. Ct. | Fr. Ct. | Fr. Ct. |
| Brüſſel . . . . | 9.25 | 7 — | 4.50 |
| Mecheln . . . | 8.50 | 6.50 | 4 — |
| Antwerpen . . | 9.25 | 7 — | 4.50 |
| Termonde . . | 6.75 | 5.25 | 3.25 |
| Gent . . . . . | 5 — | 3.75 | 2.25 |
| Brügge . . . . | 1.75 | 1.25 | — 75 |
| Courtrai . . . | 6.75 | 5.25 | 3.25 |
| Tournay . . . | 9 — | 7 — | 4.50 |
| Löwen . . . . | 10 — | 7.50 | 4.75 |
| Tirlemont . . | 11.25 | 8.50 | 5.50 |
| St. Trond . . | 13 — | 10 — | 6.50 |
| Lüttich . . . . | 15 — | 11.50 | 7.25 |
| Pepinſter . . . | 16 — | 12.50 | 8 — |
| Verviers . . . | 16.50 | 13 — | 8.25 |
| Herbesthal . . | 17.50 | 13.75 | 8.75 |
| **Von Termonde nach** | | | |
| Brüſſel . . . . | 3 — | 2.25 | 1.25 |
| Mecheln . . . | 2 — | 1.50 | 1 — |
| Antwerpen . . | 3.25 | 2.50 | 1.50 |
| Gent . . . . . | 2 — | 1.50 | 1 — |
| Brügge . . . . | 5.25 | 4 — | 2.50 |
| Oſtende . . . . | 6.75 | 5.25 | 3.25 |
| Courtrai . . . | 5.25 | 4 — | 2.50 |
| Tournay . . . | 7.50 | 5.75 | 3.75 |
| Löwen . . . . | 3.50 | 2.50 | 1.50 |
| Tirlemont . . | 5 — | 3.75 | 2.25 |
| St. Trond . . | 7 — | 5.25 | 3.25 |
| Lüttich . . . . | 9 — | 6.75 | 4.25 |
| Pepinſter . . . | 10 — | 8 — | 5 — |
| Verviers . . . | 10.50 | 8.25 | 5.25 |
| Herbesthal . . | 11.50 | 9 — | 5.75 |
| **Von Quiévrain nach** | | | |
| Brüſſel . . . . | 6 — | 4.75 | 3.25 |
| Braine l. C. | 4 — | 3 — | 2.25 |
| Mons . . . . | 1.50 | 1.25 | 1 — |
| Charleroy . . | 6 — | 4.75 | 3 — |
| Namur . . . . | 8.50 | 6.50 | 4.25 |

| Von **Tirlemont** nach | Wagenclaſſe I. | II. | III. | Von **St. Trond** nach | Wagenclaſſe I. | II. | III. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fr. Ct. | Fr. Ct. | Fr. Ct. | | Fr. Ct. | Fr. Ct. | Fr. Ct. |
| Brüſſel . . . . | 4.25 | 3.25 | 2 — | Brüſſel . . . . | 6.25 | 4.50 | 3 — |
| Mecheln . . . | 3.25 | 2.50 | 1.50 | Mecheln . . . | 5.25 | 4 — | 2.50 |
| Antwerpen . . | 5 — | 3.75 | 2.25 | Antwerpen . . | 7 — | 5.25 | 3.25 |
| Termonde . . | 5 — | 3.75 | 2.25 | Termonde . . | 7 — | 5.25 | 3.25 |
| Gent . . . . . | 7 — | 5.25 | 3.25 | Gent . . . . . | 8.75 | 6.75 | 4.25 |
| Brügge . . . . | 10 — | 7.50 | 4.75 | Brügge . . . . | 11.75 | 9 — | 5.75 |
| Oſtende . . . . | 11.25 | 8.50 | 5.50 | Oſtende . . . . | 13 — | 10 — | 6.50 |
| Courtrai . . . | 10 — | 7.50 | 4.75 | Courtrai . . . | 11.75 | 9 — | 5.75 |
| Tournay . . . | 11.75 | 9 — | 5.50 | Tournay . . . | 13.75 | 10.50 | 6.50 |
| Löwen . . . . | 1.75 | 1.25 | — 75 | Löwen . . . . | 3.50 | 2.75 | 1.75 |
| St. Trond . . | 2 — | 1.50 | 1 — | Tirlemont . . | 2 — | 1.50 | 1 — |
| Lüttich . . . . | 4 — | 3.25 | 2 — | Lüttich . . . . | 4.25 | 3.25 | 1.75 |
| Pepinſter . . . | 5.50 | 4.25 | 2.75 | Verviers . . . | 5 — | 4 — | 2.50 |
| Verviers . . . | 6 — | 4.75 | 3 — | Pepinſter . . . | 5.50 | 4.50 | 2.75 |
| Herbesthal . . | 7 — | 5.50 | 3.50 | Herbesthal . . | 6.50 | 5.25 | 3.25 |
| Von **Tournay** nach | | | | Von **Verviers** nach | | | |
| Brüſſel . . . . | 9 — | 7 — | 4.50 | Brüſſel . . . . | 10 — | 8 — | 5 — |
| Mecheln . . . | 8.50 | 6.50 | 4.25 | Mecheln . . . | 9 — | 7 — | 4.50 |
| Antwerpen . . | 10 — | 7.75 | 4.75 | Antwerpen . . | 10.50 | 8.25 | 5.25 |
| Termonde . . | 7.50 | 5.75 | 3.75 | Termonde . . | 10.50 | 8.25 | 5.25 |
| Gent . . . . . | 5.50 | 4.25 | 2.75 | Gent . . . . . | 12 — | 9.50 | 6 — |
| Brügge . . . . | 7.50 | 5.75 | 3.75 | Brügge . . . . | 15 — | 11.75 | 7.50 |
| Oſtende . . . . | 9 — | 7 — | 4.50 | Oſtende . . . . | 16.50 | 13 — | 8.25 |
| Courtrai . . . | 2.25 | 1.75 | 1.25 | Courtrai . . . | 15 — | 11.75 | 7.50 |
| Löwen . . . . | 10.50 | 8 — | 5 — | Tournay . . . | 17 — | 13.50 | 8.50 |
| Tirlemont . . | 11.75 | 9 — | 5.50 | Löwen . . . . | 7.50 | 5.75 | 3.75 |
| St. Trond . . | 13.75 | 10.50 | 6.50 | Tirlemont . . | 6 — | 4.75 | 3 — |
| Lüttich . . . . | 15.50 | 12 — | 7.50 | St. Trond . . | 5.50 | 4.50 | 2.75 |
| Pepinſter . . . | 16.50 | 13 — | 8.25 | Lüttich . . . . | 2.50 | 2 — | 1.25 |
| Verviers . . . | 17 — | 13.50 | 8.50 | Pepinſter . . . | —75 | —50 | — 25 |
| Herbesthal . . | 18 — | 14 — | 9 — | Herbesthal . . | 1.50 | 1.25 | — 75 |


München-Augsburg
AUGSBURG
Aindling
Friedberg
Inchenhofen
Aichach
Kühbach
Altomünster
Dachau
Bruck
MÜNCHEN
Au
Lech
Isar
Graben
Neuhaus
Ottmaring
Bachern
Kyling
Paindlkirch
Hattenhofen
Ebertshausen
Sammenhofen
Mammendorf
Jesenwang
Stegen
Maisach
Bergkirchen
Schwaabhausen
Rollbach
Hofhegnenberg
Buchheim
Unt. Pfaffenhofen
Lochhausen
Karlsfeld
Hadorf
Gauting
Nymphenburg
Maisteig
Pasing
Schleißheim
Eching
Laim
Neuhausen
Fürstenried
Pietenheim
Baierbrunn
Unt. Sendling
Haidhausen
Ismaning
Laufforn
Deining
Perlach
Unt. Haching
Haching
Aschheim
Kirchstockach
Haar
Pleining
Teiching
Endlhausen
Stetten
Reisen
Ebenhausen
Gröbenzell
Mittenhausen
Petersdorf
Haunersdorf
Staudling
Haberskirch
Friedbechenzell
Ottmaring
Adelzhausen
Hohenzell
Pfaffenhofen
Randelsried
Schildberg
Mörmoos
Kl. Berghofen
Hilgertshausen
Langenbettenbach
Stadtwald
Schmiechen
Lauterbach
Aubing
Allach
Karlsfeld
Eching
Kalkofenberg
Pietenheim
Karching
Ismaning
Aschheim
Teiching
Pleining
Haar
Kirchstockach
Endlhausen
Haching
Unt. Haching
Perlach
Deining
Laufforn
Isar
Au
Haidhausen
Unt. Sendling
Baierbrunn
Fürstenried
Neuhausen
Laim
Schleißheim
Eching
Pasing
Nymphenburg
Maisteig
Gauting
Karlsfeld
Lochhausen
Hadorf
Buchheim
Unt. Pfaffenhofen
Ob. Pfaffenhofen
Hofhegnenberg
Rollbach
Bruck
Schwaabhausen
Bergkirchen
Maisach
Stegen
Jesenwang
Mammendorf
Hattenhofen
Ebertshausen
Sammenhofen
Altomünster
Randelsried
Pfaffenhofen
Hohenzell
Ob. Pfaffenhofen
Paindlkirch
Ottmaring
Bachern
Kyling
Aichach
Kühbach
Inchenhofen
Friedbechenzell
Haberskirch
Staudling
Hofhegnenberg
Steinbach
Gettenbach
Mörmoos
Hilgertshausen
Langenbettenbach
Stadtwald
Lauterbach
Aubing
Allach

Tarif für Paſſagiergepäck.
(Minimum der Taxe: 50 Centimes.)

| Von Brüſſel nach | Für 100 Kilogr. | Von Brüſſel nach | Für 100 Kilogr. | Von Brüſſel nach | Für 100 Kilogr. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Fr. Ct. | | Fr. Ct. | | Fr. Ct. |
| Mecheln . . . | 1. 20 | Tirlemont . . | 3 — | Mons . . . . | 3. 60 |
| Antwerpen . | 2. 70 | Lüttich . . . | 6. 90 | Jemappes . . | 3. 90 |
| Termonde . . | 2. 40 | St. Trond . | 4. 50 | Thulin . . . | 4. 50 |
| Gent . . . . | 3. 60 | Chaudfont . | 7. 20 | Quiévrain . | 4. 80 |
| Brügge . . . | 6. 30 | Verviers . . | 8. 10 | Manage . . | 2. 70 |
| Oſtende . . . | 7. 50 | Herbesthal . | 9 — | Charleroy . . | 3. 60 |
| Courtrai . . | 6 — | Hall. . . . . | — 90 | Tamine . . . | 4. 50 |
| Tournay . . | 7. 20 | Braine l. C. | 1. 80 | Namur . . . | 5. 10 |
| Löwen . . . . | 2. 10 | Soignies . . | 2. 40 | | |

## 8. München-Augsburg.

Mit Zugskarte.

Im Jahre 1835 hatten ſich zwei iſolirte Vereine zu München und Augsburg für die Erbauung einer Eiſenbahn zwiſchen dieſen beiden Städten gebildet; jedoch erſt im Juni 1837 konnte eine Actiengeſellſchaft conſtituirt werden. Die Vorarbeiten für die Bahn wurden im Auftrage der Regierung vom Herrn Regierungs- und Kreisbaurath Beyſchlag vorgenommen. Am 18. Juli 1836 wurde hiernach von Sr. Majeſtät dem König die jetzige Richtung der Bahn beſtimmt. Sie beginnt außerhalb München, zieht an den Orten Paſſing, Lochhauſen, Olching, Maiſach, Nannhofen, Althegenberg, Mering, Stierhof vorüber, und endet bei den Wällen von Augsburg. Die Specialpläne und Koſtenanſchläge wurden vom königlichen Bezirks-Ingenieur, Herrn Denis, entworfen. Die Ausführung der Bahn wurde Herrn Baurath Himbſel übertragen. — Durch bedeutende Regengüſſe ergab ſich während des Baues, daß die projectirten Brücken und Canäle mit einer Geſammtöffnung von 840 Fuß viel zu eng waren, und auf 1667 Fuß erweitert werden mußten. Das urſprünglich veranſchlagte Capital von 3,000,000 fl. war nicht hinreichend, und mußte in der Folge um 1,100,000 fl. vergrößert werden, wozu ſpäter noch ein Anlehen von 100,000 fl. hinzukam, ſo daß alſo das Geſammtanlagecapital ſich auf 4,200,000 fl. belief. — Die Länge der Bahn beträgt 207,887 bayeriſche Fuß, oder 8,19 deutſche Meilen, und nach dem Tarif 16¼ bayeriſche Stunden. — Die Bahn beſteht aus langen geraden Linien, welche durch ſehr ſanfte Curven verbunden ſind. Die längſte gerade Linie zwiſchen Olching und Hattenhofen mißt 2 geogr. Meilen; die ſtärkſte Krümmung bei Augsburg über den Lech hat noch 3000 Fuß Radius.

Nivellement.

| Länge | | Neigung. | | Höhe am Endpunkte. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2,000 | Fuß | 1 : ∞ | | 0 | Fuß | Bahnhof zu Augsburg. |
| 5,200 | „ | 1 : 450 | St. | 11,55 | „ | |
| 1,200 | „ | 1 : 600 | „ | 13,55 | „ | |
| 325 | „ | 1 : ∞ | | 13,55 | „ | Lechbrücke. |
| 5,090 | „ | 1 : 5141 | „ | 14,55 | „ | |
| 15,200 | „ | 1 : 385 | „ | 54,14 | „ | |
| 7,200 | „ | 1 : 388 | „ | 72,69 | „ | |
| 7,948 | „ | 1 : 393 | „ | 92,90 | „ | |
| 5,600 | „ | 1 : 500 | „ | 104,11 | „ | |
| 4,000 | „ | 1 : 350 | „ | 115,54 | „ | |
| 14,000 | „ | 1 : 300 | „ | 171,74 | „ | |
| 11,014 | „ | 1 : 281 | „ | 210,94 | „ | |
| 1,600 | „ | 1 : 550 | Fl. | 207,32 | „ | |
| 6,800 | „ | 1 : ∞ | | 207,32 | „ | Hattenhofer Berg. |
| 4,000 | „ | 1 : 400 | „ | 197,32 | „ | |
| 6,000 | „ | 1 : 300 | „ | 177,32 | „ | |
| 6,137 | „ | 1 : 310 | „ | 157,52 | „ | |
| 11,200 | „ | 1 : 400 | „ | 129,52 | „ | |
| 10,400 | „ | 1 : 449 | „ | 110,56 | „ | |
| 12,000 | „ | 1 : 450 | „ | 83,89 | „ | |
| 7,723 | „ | 1 : 1112 | „ | 76,95 | „ | |
| 12,000 | „ | 1 : 800 | St. | 91,95 | „ | |
| 22,000 | „ | 1 : 400 | „ | 146,96 | „ | |
| 8,400 | „ | 1 : 1393 | „ | 152,99 | „ | |
| 11,200 | „ | 1 : 1995 | Fl. | 147,37 | „ | |
| 6,400 | „ | 1 : 1860 | „ | 143,93 | „ | |
| 3,250 | „ | 1 : 1600 | St. | 145,96 | „ | Bahnhof zu München. |

207,887 Fuß = 60,674 Meter = 13,65 Wegstunden = 8,19 Meilen.

Die höchste Steigung beträgt hiernach 1 : 281 Fuß auf 11,014 Fuß Länge. Zu Augsburg befindet sich der niedrigste Punkt der Bahn, und zu Hattenhof der höchste. Der Bahnhof zu München liegt 61 Fuß tiefer als der hattenhofer Berg, und ist 5 Meilen von diesem entfernt.

Besonders wichtige Bauwerke kommen bei dieser Bahn nicht vor. Bemerkenswerth ist die 325 Fuß lange hölzerne Brücke über den Lech bei Augsburg, und ein Damm über einen, unter dem Namen Haspelmoos bekannten, Sumpf bei Hattenhofen, welcher durch Thonpiloten festgemacht wurde. (Eine ähnliche Methode ist auf der badischen Bahn, im Rother Bruch angewendet worden, und zwar Sandpiloten. Jedoch das Merkwürdigste in dieser Beziehung findet sich auf der Liverpool-Manchester-Eisenbahn im Chat moos, welches durch Faschinen fundamentirt ist.) Der Bahndamm ist für zwei Geleise hergestellt, indeß ist vorläufig erst eines gelegt worden. Das Schienengeleise ruht auf hölzernen Querschwellen, auf welchen Stühle befestigt sind; das Gewicht vom laufenden Fuß

Schienen beträgt ungefähr $12^1/_4$ ℔ oder 40 ℔ pro Yard. Die Spurweite ist die gesetzliche bayerische von 4 Fuß $8^1/_2$ Zoll englisch.

Anlage- und Einrichtungskosten bis 30. September 1841.

| | | |
|---|---|---|
| 1) | Erwerbung des Bodens | 451,487 fl. |
| 2) | Erdarbeiten (Herstellung des Bahndammes) | 856,175 „ |
| 3) | Brücken und Durchlässe | 603,684 „ |
| 4) | Grundbau (Fundament des Geleises) | 154,592 „ |
| 5) | Oberbau (das Schienengeleise) | 1,113,594 „ |
| 6) | Straßen-Uebergänge | 15,450 „ |
| 7) | Nebenanlagen | 11,877 „ |
| 8) | Drehscheiben | 9,162 „ |
| 9) | Hochgebäude | 137,111 „ |
| 10) | Dampfwagen und Ersatzstücke | 207,277 „ |
| 11) | Personen- und Transportwagen | 142,666 „ |
| 12) | Direction und specielle Leitung des Baues | 186,946 „ |
| 13) | Inventargegenstände für den Fahrbetrieb | 28,929 „ |
| 14) | Vorübergehende Ausgaben auf Decoration u. s. w. | 8,927 „ |
| 15) | Passivzinsen für entlehnte Gelder | 12,978 „ |
| 16) | Kosten auf Negozirung und Erhebung des Anlehens | 3,157 „ |
| 17) | Zinsenvergütung für Vorausbezahlungen u. s. w. | 128 „ |
| 18) | Verzinsung des Actiencapitals | 202,800 „ |
| 19) | Erstjährige Verzinsung des Anlehens | 43,740 „ |
| | Summe | 4,190,680 fl. |
| | Hiervon kommen in Abzug diejenigen Einnahmen, welche sich durch den Vollzug des Bahnbaues selbst ergeben haben | 27,875 „ |
| | Verbleiben als wirkliche Ausgaben | 4,162,805 fl. |
| 20) | Im Rechnungsjahr $18^{41}/_{42}$ wurden weiter verwendet | 23,406 „ |
| | Gesammt-Summe der Ausgaben | 4,186,211 fl. |
| | Diese Ausgaben wurden geleistet durch: | |
| A. | Das Actien-Capital (6000 Actien à 500 fl.) | 3,000,000 fl. |
| B. | Das erste 4 % Anlehen | 1,100,000 „ |
| C. | Das Anlehen zu $4^1/_2$ % auf Prioritätsactien (von 100,000 fl.) | 86,211 „ |
| | Gesammt-Summe wie oben | 4,186,211 fl. |

Das Mobiliar-Vermögen bestand am Schlusse des Betriebsjahres $18^{42}/_{43}$ in: 8 Locomotiven nebst Tender zu 218,791 fl. — Maschinentheilen und Einrichtung der Werkstätten 21,317 fl. — 1 Gallawagen, 5 Personenwagen I. Classe, 16 II. Classe, 15 III. Classe, 31 Frachtwagen, 10 Wagenkästen, und Einrichtung der Werkstätten zu 154,676 fl. — Geräthen, Utensilien und Werkzeugen zu 30,539 fl. — Baumaterialien 600 fl., in Summa 425,923 fl.

Die Locomotiven verbrauchten per Poststunde $^{71}/_{1000}$ Klafter Holz, $^{91}/_{1000}$ ℔ Oel und $^{64}/_{1000}$ ℔ Unschlitt.

Die Bahn wurde vom 1. September 1839 bis 3. Oktober 1840 streckenweise, seit dem 4. October 1840 aber in ihrer ganzen Länge befahren, und am 21. November 1844 trat sie in Anschluß mit der Augsburg-Bamberger Bahn. — Die Förderung auf der Bahn geschieht nur durch Dampfkraft. Die höchste Fahrgeschwindigkeit ist auf 10 Wegstunden in 1 Zeitstunde festgesetzt, also für $16^1/_4$ Stunde 1 Stunde 36 Minuten. Der Aufenthalt auf den 8 Zwischenstationen beträgt 24 Minuten. Während der Sommermonate werden täglich regelmäßig 4, und in den Wintermonaten 3 Fahrten von Augsburg und München aus gemacht.

**Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit mit Einschluß des Aufenthalts.**

(Bemerkung. Dieser Tarif soll nächstens ermäßigt und mit dem der Augsburg-Bamberger Bahn in Einklang gebracht werden.)

| Stationen. | | | | Entfernung. | Dauer der Fahrt. | Preise der Plätze. I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Stunden | St. M. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. |
| Von | München | nach | Passing . . . | 2 | — 15 | — 24 | — 18 | — 12 |
| „ | „ | „ | Lochhausen . . | $2^1/_2$ | — 26 | — 36 | — 27 | — 15 |
| „ | „ | „ | Olsching . . . | 5 | — 39 | — 57 | — 40 | — 27 |
| „ | „ | „ | Maisach . . . | $6^1/_2$ | — 50 | 1. 15 | — 51 | — 30 |
| „ | „ | „ | Nannhofen . . | $8^1/_2$ | 1. 7 | 1. 36 | 1. 9 | — 42 |
| „ | „ | „ | Althegenberg. | 11 | 1. 25 | 2 — | 1. 27 | — 54 |
| „ | „ | „ | Mering . . . | $12^1/_2$ | 1. 39 | 2. 21 | 1. 39 | 1. 3 |
| „ | „ | „ | Stierhof . . . | $15^1/_8$ | 1. 57 | 2. 45 | 2 — | 1. 15 |
| „ | „ | „ | Augsburg . . | $16^1/_4$ | 2. 5 | 3 — | 2. 12 | 1. 24 |
| „ | Augsburg | nach | Stierhof . . | $1^1/_6$ | — 9 | — 15 | — 12 | — 9 |
| „ | „ | „ | Mering . . . | $3^3/_4$ | — 29 | — 39 | — 33 | — 21 |
| „ | „ | „ | Althegenberg | $5^1/_2$ | — 43 | 1 — | — 45 | — 30 |
| „ | „ | „ | Nannhofen . | $7^3/_4$ | 1. 5 | 1. 24 | 1. 3 | — 42 |
| „ | „ | „ | Maisach. . . | $9^7/_{12}$ | 1. 17 | 1. 45 | 1. 21 | — 54 |
| „ | „ | „ | Olsching . . | $11^1/_4$ | 1. 27 | 2. 3 | 1. 33 | — 57 |
| „ | „ | „ | Lochhausen . | $12^3/_4$ | 1. 41 | 2. 24 | 1. 45 | 1. 9 |
| „ | „ | „ | Passing. . . | $14^1/_4$ | 1. 53 | 2. 36 | 1. 54 | 1. 12 |
| „ | „ | „ | München . . | $16^1/_4$ | 2. 5 | 3 — | 2. 12 | 1. 24 |

Jeder Reisende hat 40 ℔ Gepäck frei; das Uebergewicht wird bezahlt 1 ℔ zu 6, 2 zu 9, 3 zu 12, 4 zu 14 kr. Eine einspännige Chaise oder Cabriolet zahlt 10 fl., 1 zweispännige 12 fl., Glaswagen 14 — 16 fl., 1 vierspänniger Reisewagen 20 fl., 1 sechsspänniger Reisewagen 24 fl. für die ganze Bahn von Augsburg bis München. Die Person im eigenen Wagen zahlt II. Classe. — Der Frachtsatz für Eilgüter besteht in 40 kr. per Ctr. und 3 kr. Zettelgebühr. — Geldsendungen werden bezahlt 1 bis 5 ℔ mit 3 kr., 5 bis 10 zu 6 kr., 10 bis 15 zu 9 kr., 15 bis 20 zu

12 kr., 20 bis 25 zu 15 kr. Für Colli über 30 ℔ und Frachtgüter werden 30 kr. per Ctr. bezahlt. — Der Viehtransport wird für die ganze Bahn berechnet: 1 — 3 Pferde 8 — 16 fl., 1 Hornvieh $2\frac{1}{2}$ — 6 fl., Kälber oder Schafe per Ctr. 32 kr., 1 Schwein 9 kr. — 1 fl. 30 kr., 1 Hund 12 kr.

Frequenz seit Eröffnung der ganzen Bahn.

| Jahr. | Personen. | Einnahme. | Güter. | Einnahme. | Gesammt-Einnahme. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | fl. | Ctr. | fl. | fl. |
| 1. Oct. 1840 31. Sept. 1841 | 251,441 | 220,837 | 42,020 | 34,609 | 269,688 |
| $18^{41}/_{42}$ | 211,308 | 199,453 | 81,917 | 56,925 | 271,054 |
| $18^{42}/_{43}$ | 205,829 | 209,888 | 173,502 | 90,204 | 307,819 |
| 1844 | 185,373 | 194,278 | — | 88,197 | 282,475 |

Die Stammactien erhielten an Dividende: $18^{40}/_{41}$ = $2\frac{1}{2}$ %, $18^{41}/_{42}$ = 3 %, $18^{42}/_{43}$ = $3\frac{1}{2}$ %, 1844 = $2\frac{1}{2}$ %. In der letzten Generalversammlung wurde von der Gesellschaft freiwillig der Beschluß gefaßt, die Bahn sammt allem Zubehör käuflich an den Staat zu überlassen. In Folge eines Staatsvertrages ging hierauf die Bahn am 1. October 1844 als freies Eigenthum an den Staat; die Actionäre erhielten den Nennwerth ihrer Actien, und eine weitere Vergütung von 200,000 fl. für den erlittenen Zinsenverlust und für den künftigen Gewinnentzug.

In Folge einer Entschließung der königl. Ministerien des Innern und der Finanzen vom 20. November 1844 wurden die von der Actien-Gesellschaft dieser Bahn aufgenommenen Capitalien gekündigt; nämlich:

a) 2200 Partialobligationen à 500 fl. zu 4 % = 1,100,000 fl.
b) 1000 Prioritätsactien à 100 fl. zu $4\frac{1}{2}$ % = 100,000 „

Ersteres Anlehen wurde nach Ablauf von 6 Monaten (vom 28. November an gerechnet), letzteres nach 3 Monaten (von demselben Tage an), zum Nennwerthe von der königl. Staatsschulden-Tilgungscasse zu München entweder in Baarem, oder in bayerischen $3\frac{1}{2}$ % Obligationen heimbezahlt.

---

## 9. Ludwigs-Eisenbahn.

(Nürnberg-Fürth.)

Im Frühjahre 1833 bildete sich eine Actiengesellschaft für den Bau einer Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. Der Verein erhielt 1834 unter dem Titel: „Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft" ein Privilegium exclusivum für den Zeitraum von dreißig Jahren. Der königlich bayerische

Ingenieur, Herr Denis, welcher eben erst von einer Reise durch England und Amerika zurückgekehrt war, wurde für die Ausführung dieser Bahn von der Gesellschaft angestellt. Derselbe begann im Monat Juli 1834 die Vermessung, und nach drei Monaten waren die ausführlichsten Pläne und Specialzeichnungen, nebst den Kostenanschlägen vollendet. Nachdem Alles durch Accorde gesichert worden, begannen im Mai 1835 die Erdarbeiten; schon im Juli konnte man mit dem Legen der Schienen den Anfang machen, und am 7. December 1835 die Bahn eröffnen.

Die Länge der Bahn beträgt 20,730 bayer. Fuß = 1,36 Wegstunden = 0,82 geogr. Meilen. Der Bahnhof bei Nürnberg liegt 21 Fuß höher als der bei Fürth. Das Gefäll wechselt vom Horizontalen bis zu Steigungen von 1 : 200; letztere jedoch nur auf kurze Strecken. Die Bahn besteht der ganzen Länge nach aus einem Damm von 12 Fuß 8 Zoll Kronenbreite, neben welchem ein 12 Fuß breiter Feldweg hinzieht. Sie ist nach dem System der Liverpool-Manchester-Eisenbahn, nämlich mit freitragenden Schienen in gußeisernen Stühlen, auf Quader befestigt, erbaut worden. Die Bahn hat nur ein Geleise, dessen Spurweite 4 Fuß 8 Zoll englisches Maß beträgt. Die Schienen wiegen $7\frac{1}{2}$ bayerische ℔ der bayerische Fuß, und die gußeisernen Stühle 9 und 11 ℔. — Aus der Fabrik von Robert Stephenson wurden zwei kleine Locomotiven bezogen, welche franco Rotterdam 1700 Pfd. Sterl. gekostet haben.

### Kosten der Anlage und Einrichtung.

| | | |
|---|---|---|
| 1) Grund und Boden für die Bahn und Stationen . | | 34,827 fl. |
| 2) Bahnkosten einschließlich der Gebäude . . . . . | | 100,758 „ |
| 3) 2 Dampfwagen und 9 Personenwagen u. s. w. . | | 77,875 „ |
| | Summe | 213,470 fl. |

Diese wurden beigebracht durch:

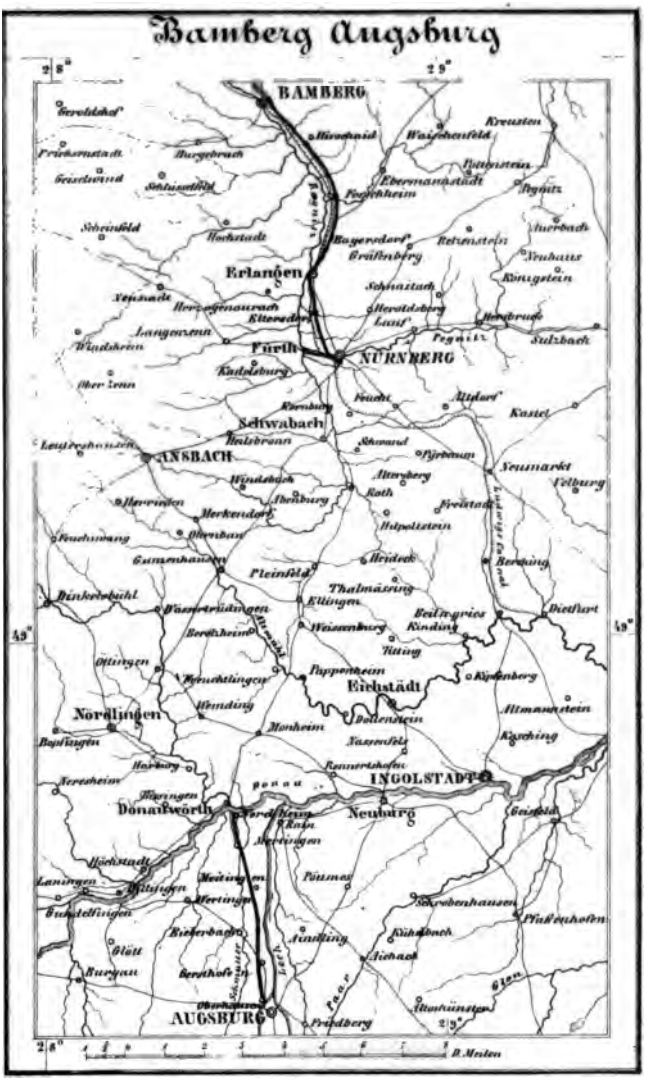
| | | |
|---|---|---|
| A. 1777 Actien à 100 fl. (auf Dividende) . . . . | | 177,700 fl. |
| B. Eine Anleihe zu 4 % . . . . . | | 35,500 „ |
| | Summe | 213,200 fl. |

Die Stammactien erhielten an Dividende: $18^{35}/_{36}$ für 13 Monate = 20 fl., 1837 = $17\frac{1}{2}$ fl., 1838 = 15 fl., 1839 = $16\frac{1}{2}$ fl., 1840 = 17 fl., 1841 = 16 fl. 1842 = 15 fl., 1843 = $14\frac{1}{2}$ fl., 1844 = 15 fl.

Der Reservefonds betrug 1845 = 11,753 fl. — Die Betriebsmittel bestehen in: 2 Locomotiven nebst Tender, 12 Personenwagen und 7 Pferden.

Durch die erfolgte Verbindung mit der Staatsbahn ist die Strecke von Fürth bis zum Kreuzungspunkt bei Muggenhof zur Zweigbahn der Staatseisenbahn geworden. Für die Benützung dieser Strecke empfängt die Gesellschaft der Ludwigsbahn 2 kr. Fahrgeld für die Person und 2 kr. Frachtgeld für den ℔ Frachtgut.

Die Förderung auf der Bahn geschieht durch Dampf- und Pferdekraft; in der Regel werden täglich 8 Dampf- und 15 bis 20 Pferdefahrten gemacht, von denen erstere jede 10 und letztere 25 Minuten Zeit erfordern. Das Fahrgeld beträgt: I. Classe 12 kr., II. Classe 9 kr., und III. Classe 6 kr. Der Reisende hat so viel Gepäck frei, als er tragen


Bamberg Augsburg
BAMBERG
Hirschaid
Kreusen
Waischenfeld
Pottenstein
Ebermannstadt
Forchheim
Pegnitz
Bayersdorf
Gräfenberg
Retzenstein
Auerbach
Neuhaus
Königstein
Erlangen
Schnaitach
Herzogenaurach
Herzbruck
Fürth
Pegnitz
Sulzbach
NÜRNBERG
Kadolzburg
Feucht
Altdorf
Kastel
Schwabach
Heilsbronn
ANSBACH
Schwand
Pyrbaum
Neumarkt
Felburg
Windsbach
Altenberg
Roth
Freistadt
Herrieden
Abenberg
Merkendorf
Hilpoltstein
Feuchtwang
Ornbau
Gunzenhausen
Heideck
Berching
Pleinfeld
Thalmässing
Dinkelsbühl
Wassertrüdingen
Ellingen
Beilngries
Dietfurt
Berolzheim
Weissenburg
Kinding
Titting
Ottingen
Treuchtlingen
Pappenheim
Eichstädt
Kipfenberg
Nördlingen
Wemding
Monheim
Dollnstein
Altmannstein
Bopfingen
Nassenfels
Kasching
Harburg
Rennertshofen
Neresheim
INGOLSTADT
Donauwörth
Neuburg
Geisfeld
Mertingen
Höchstadt
Meitingen
Pöttmes
Laningen
Wertingen
Schrobenhausen
Gundelfingen
Pfaffenhofen
Rieberbach
Aindling
Kühbach
Glött
Aichach
Burgau
Lech
Paar
Glon
Altenmünster
AUGSBURG
Friedberg
D. Meilen

kann. Uebergewicht wird nicht bezahlt. Gütertransport findet wenig Statt; im Viehtransport nur Schweine à 4 kr. — Die Briefe werden für die Post befördert, welche dafür 91 fl. 30 kr. zahlt.

Frequenz seit Eröffnung der Bahn.

| Jahr. | Personen. | Einnahme. | Güter. | Einnahme. | Gesammt-Einnahme. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | fl. | Ctr. | fl. | fl. |
| 1836 | 449,399 | 59,698 | — | 3743 | 63,441 |
| 1837 | 467,304 | 59,077 | — | 1191 | 60,268 |
| 1838 | 439,889 | 54,487 | — | 714 | 55,201 |
| 1839 | 428,669 | 51,760 | — | 659 | 52,419 |
| 1840 | 460,763 | 54,955 | — | 923 | 55,878 |
| 1841 | 448,854 | 52,926 | — | 1032 | 53,958 |
| 1842 | 450,638 | 52,605 | — | 1032 | 53,637 |
| 1843 | 436,630 | 50,791 | — | 891 | 51,682 |
| 1844 | 481,594 | 55,297 | 341 | 1025 | 56,322 |

Von den Personen fuhren im Jahre 1844 nur 6160 zwischen Fürth und der Staatsbahn. — Der Viehtransport bestand in 1607 Stück.

Die Betriebsauslagen machten 23,764 fl., also 43 % von der Bruttoeinnahme. Die Gesammteinnahmen betrugen 56,322 fl. und die Ausgaben 25,006 fl., mithin blieben 31,316 fl. Reinertrag. Die Actionäre erhielten für 1844 eine Dividende von 15 %, und 2995 fl. wurden dem Reservefonds überwiesen.

---

## 10. Königl. bayerische Ludwigs-Süd-Nordbahn*).

(Augsburg-Bamberg.)

Mit Zugskarte.

Durch die Nürnberg-Fürther-Eisenbahngesellschaft geschah die erste Anregung zum Bau einer Eisenbahn von Nürnberg über Bamberg und Hof nach Leipzig. Dieselbe stellte im Januar 1836 an Seine Majestät den König „die Bitte: um Genehmigung zur Bildung einer Actiengesellschaft für die Herstellung einer Eisenbahn von Nürnberg an die nördliche Reichsgrenze." Diese Bitte wurde mit dem Hinzufügen genehmigt,

*) Die königl. bayerische Verwaltung der Staatsbahnen hat unsere Bitte, uns Mittheilungen in Betreff dieser Eisenbahn zu machen, nicht erfüllt; es muß daher eine vollständige Beschreibung derselben, um so mehr da die Bahn noch nicht vollendet ist, einer späteren Ausgabe dieses Buches vorbehalten bleiben.

daß die nöthigen Vorarbeiten auf Staatskosten vorgenommen werden sollten. Diese waren im December desselben Jahres vollendet, und der vorläufige Kostenanschlag auf 8,000,000 fl. berechnet. Nachdem im folgenden Jahre die speciellen Nivellements und Kostenanschläge gefertigt waren, und sich eine Actiengesellschaft gebildet hatte, erfolgte im December 1837 die allerhöchste Genehmigung. Später erfolgten jedoch mehrere beschwerliche Bestimmungen, welche den Fortgang hemmten, und die Unterhandlungen mit der sächsischen Gesellschaft über die Fortführung der Bahn bis Leipzig unterbrachen. — Erst am 14. Januar 1841 kam zwischen den Regierungen von Bayern, Sachsen und Altenburg ein Vertrag zu Stande, nach welchem eine Eisenbahn von Leipzig über Hof, Bamberg und Nürnberg bis Augsburg binnen sechs Jahren hergestellt seyn sollte.

Die Länge der Bahn von Leipzig bis zur sächsisch=bayerischen Grenze bei Hof beträgt 19 Meilen; das Nähere über diese Strecke ist aus dem Artikel: „Sächsisch=bayerische Eisenbahn" ersichtlich. Von der bayerischen Grenze bis Nürnberg beträgt die Bahnlänge 26 Meilen, und von da bis Augsburg 23 Meilen, also auf bayerischem Gebiet 49 Meilen, welche nach dem ersten Kostenanschlag zu 25,000,000 fl. berechnet sind. — In Folge späterer Entschließung soll nun diese Bahn von Augsburg bis Lindau zum Bodensee verlängert und auf Staatskosten erbaut werden. — Die Gesammtlänge von Hof bis Lindau soll ungefähr 75 Meilen betragen, und zu 50,500,000 fl. veranschlagt seyn. — Hierauf wurde zuerst die Strecke von Nürnberg bis Bamberg in Angriff genommen. Ihre Länge beträgt nach dem Nivellement 193,901 bayerische Fuß oder 7,64 geographische Meilen. Der Anfangspunct bei Nürnberg liegt 242 Fuß höher als der Endpunct bei Bamberg, welches ein durchschnittliches Gefäll von 1 : 800 gibt. Die Gesammtkosten dieser Strecke waren auf 2,000,000 fl. veranschlagt.

Die Bahn hat folgende Zugseinrichtung: Auf der Südseite von Nürnberg zwischen der Regnitz und dem Ludwigscanal liegt der nürnberger Bahnhof, welcher großartig angelegt ist. Die Bahn zieht hierauf in einen Bogen in nördlicher Richtung, überschreitet die Ludwigsbahn im ersten Viertel ihrer Länge, und darauf die Regnitz zwischen Boos und Schniegling. Hierauf zieht dieselbe auf der östlichen Seite des Ludwigscanals an Ronhof, Klein=Gründlach, Eltersdorf (Station) vorüber, und erreicht Erlangen auf der westlichen Seite. Der Bahnhof zu Erlangen hat zwar kein so großartiges Aufnahmsgebäude als der zu Nürnberg, jedoch ist hier die Bauart geschmackvoller. Unterhalb Erlangen überschreitet die Bahn die Staatsstraße, und tritt alsdann in einen Tunnel, welcher 1100 Ellen lang, 22 Ellen hoch, und 24 Ellen breit seyn soll. (Höhe und Breite sollen wahrscheinlich nur Fuße seyn, denn 24 Ellen sind gleich 20 Meter.) Die Bahn zieht hierauf östlich längs der Chaussee an Bubenreut, Baiersdorf (Station), Forchheim (Station), Neuses und Altendorf vorüber zur Station Hirschhaid; kreuzt hierauf die Chaussee, geht an Strubendorf vorüber, überschreitet die Chaussee nochmals, zieht sodann an Bughof und Wunderburg vorüber, und endet auf der nördlichen Seite von Bamberg im dortigen Bahnhof. Eine solche Anhäufung von

Communicationsmitteln als sie hier zwischen Nürnberg und Bamberg vorhanden ist, dürfte man, ausgenommen im oberen Rheinthal, weit und breit vergeblich suchen; 1. Eine bedeutende Wasserstraße, die Regnitz, 2. Der neue Donau-Main-(Ludwigs-)Canal; 3. Eine gute Chaussee und 4. Die Staats-Eisenbahn; und diese alle parallel nebeneinander in einer Breite von $^1/_4$—1 Meile.

Am 25. August 1844 ist die nürnberg-bamberger Bahn eröffnet worden. Täglich werden drei Fahrten in jeder Richtung gemacht, deren Dauer durchschnittlich 2 Stunden beträgt. Der Aufenthalt auf den Zwischenstationen ist 5 Minuten, in Baiersdorf jedoch etwas mehr, wo sich die Wagenzüge begegnen und sich mit Wasser und Kohlen versorgen.

Am 20. November 1844 wurde eine weitere Bahnstrecke zwischen Augsburg und Donauwörth eröffnet. Die Bahnhöfe an den beiden Endpuncten sind jedoch noch provisorisch und liegen jeder ungefähr $^1/_8$ Meile von den genannten Städten entfernt. Der Bahnhof von Augsburg liegt beim Dorfe Oberhausen und jener von Donauwörth beim Dorfe Nordheim. Hier mag der Uebergang über die Donau, der gleichzeitigen Eröffnung bis Donauwörth, als Hinderniß im Wege gestanden haben. Von Donauwörth geht die Zugslinie der im Bau befindlichen Bahn in bedeutend westlicher Abweichung von der geraden Richtung über Harburg, Nördlingen, Oettingen und Wassertrüdingen vorüber, und wendet sodann östlich nach Gunzenhausen, Pleinfeld und Schwabach, und vereinigt sich bei Nürnberg mit der bamberger Bahn. — Die Verbindung zwischen Donauwörth und Nürnberg wird gegenwärtig durch Eilwagen und Omnibus bewerkstelligt, welche auf die Eisenbahnfahrten influiren.

## A. Augsburg-Donauwörth.

Tarif für die Personenbeförderung, Distanzen und Fahrzeit.

| Von **Oberhausen** bei Augsburg nach | Entfernung in bayer. Meilen. | Dauer der Fahrt. | Preise der Plätze. I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. |
| Gersthofen . . . . . | $^5/_8$ | — 10 | — 12 | — 9 | — 6 |
| Meitingen . . . . . | $2^3/_8$ | — 39 | — 30 | — 21 | — 15 |
| Nordheim . . . . . | $5^1/_8$ | 1. 12 | 1 — | — 42 | — 27 |
| Von **Nordheim** bei Donauwörth nach: | | | | | |
| Meitingen . . . . . | $2^3/_4$ | — 38 | — 33 | — 21 | — 15 |
| Gersthofen . . . . . | $4^1/_2$ | 1. 3 | — 54 | — 36 | — 24 |
| Oberhausen . . . . | $5^1/_8$ | 1. 12 | 1 — | — 42 | — 27 |

Täglich werden drei Fahrten in jeder Richtung gemacht. Die übrigen Bestimmungen sind wie auf der nürnberg-bamberger Bahn.

Tarif für den Transport von Equipagen.

| Von **Oberhausen** nach | Wagen I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. |
|---|---|---|---|
| | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. |
| Gersthofen . . . . . | 1. 18 | — 51 | — 27 |
| Meitingen . . . . . | 4. 57 | 3. 18 | 1. 39 |
| Nordheim . . . . . | 10 — | 6. 40 | 3. 20 |
| Von **Nordheim** nach: | | | |
| Meitingen . . . . . | 5. 6 | 3. 24 | 1. 42 |
| Gersthofen . . . . . | 8. 45 | 5. 51 | 2. 57 |
| Oberhausen . . . . . | 10 — | 6. 40 | 3. 20 |

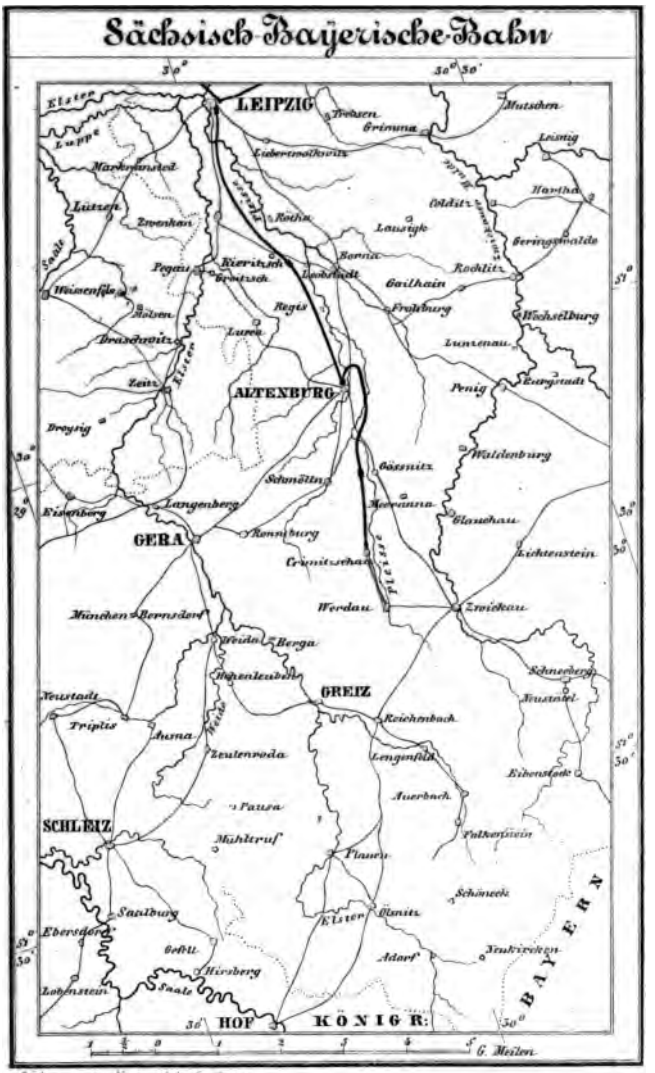
Die Classification ist folgende: I. Classe: Reisewagen mit stehendem Dache, z. B. Berlinen oder sogenannte Landauer. II. Classe: Halbgedeckte Wagen, mit oder ohne beweglichem Vordach und ungedecktem Bock. III. Classe: Zweirädrige Cabriolets und einspännige vierrädrige Fuhrwerke mit Gabeldeichsel, jedoch ohne Vorrichtung zum zweispännigen Fuhrwerke.

Die Frequenz seit Eröffnung der Bahn, vom 20. November 1844 bis Ende December, bestand in 8314 Personen und 3938 fl. Einnahme.

## B. Nürnberg=Bamberg.

Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

| **Stationen.** (Nach der Reihenfolge.) | Entfernung in bayer. Meilen. | Dauer der Fahrt. | Preise der Plätze. I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. |
| Nürnberg nach Eltersdorf. | 1,25 | — 33 | — 21 | — 15 | — 9 |
| „ „ Erlangen . | 2,50 | — 45 | — 33 | — 24 | — 15 |
| „ „ Baiersdorf | 3,25 | 1. 2 | — 45 | — 33 | — 21 |
| „ „ Forchheim. | 4,50 | 1. 17 | — 57 | — 39 | — 27 |
| „ „ Hirschhaid. | 6,25 | 1. 40 | 1. 18 | — 54 | — 36 |
| „ „ Bamberg . | 7,50 | 2 — | 1. 36 | 1. 6 | — 42 |
| Bamberg nach Hirschhaid. | 1,25 | — 21 | — 18 | — 12 | — 9 |
| „ „ Forchheim. | 3 | — 45 | — 39 | — 27 | — 18 |
| „ „ Baiersdorf | 4,25 | 1. 2 | — 51 | — 36 | — 24 |
| „ „ Erlangen . | 5 | 1. 19 | 1. 3 | — 45 | — 24 |
| „ „ Eltersdorf. | 6,25 | 1. 28 | 1. 18 | — 54 | — 33 |
| „ „ Nürnberg . | 7,50 | 2 — | 1. 36 | 1. 6 | — 42 |


Sächsisch-Bayerische-Bahn
LEIPZIG
Elster
Luppe
Markranstedt
Lützen
Zwenkau
Saale
Pegau
Kieritzsch
Groitzsch
Weissenfels
Mölsen
Draschwitz
Zeitz
Elster
Droysig
Eisenberg
Langenberg
GERA
Ronneburg
Crimitzschau
Pleisse
Trebsen
Grimma
Mutschen
Leisnig
Liebertwolkwitz
Rötha
Lausigk
Colditz
Hartha
Geringswalde
Borna
Leobstadt
Gailhain
Rochlitz
Regis
Frohburg
Wechselburg
Lunzenau
Lusea
ALTENBURG
Penig
Burgstadt
Waldenburg
Gössnitz
Schmölln
Meeranna
Glauchau
Lichtenstein
Werdau
Zwickau
München
Bernsdorf
Weida
Berga
Hohenleuben
GREIZ
Schneeberg
Neustadt
Triplis
Ausna
Weida
Zeulenroda
Reichenbach
Lengenfeld
Eibenstock
Auerbach
Pausa
SCHLEIZ
Mühltruf
Plauen
Falkenstein
Schöneck
Saalburg
Ebersdorf
Gefell
Hirsberg
Saale
Lobenstein
Elster
Ölsnitz
Adorf
Neukirchen
BAYERN
HOF
KÖNIGR:
G. Meilen

**Tarif für Paſſagiergepäck.**

(Minimum der Taxe: 50 Centimes.)

| Von Brüſſel nach | Für 100 Kilogr. | Von Brüſſel nach | Für 100 Kilogr. | Von Brüſſel nach | Für 100 Kilogr. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Fr. Ct. | | Fr. Ct. | | Fr. Ct. |
| Mecheln . . . | 1. 20 | Tirlemont . . | 3 — | Mons . . . . | 3. 60 |
| Antwerpen . | 2. 70 | Lüttich . . . | 6. 90 | Jemappes . . | 3. 90 |
| Termonde . . | 2. 40 | St. Trond . | 4. 50 | Thulin . . . | 4. 50 |
| Gent . . . . | 3. 60 | Chaudfont . | 7. 20 | Quiévrain . | 4. 80 |
| Brügge . . . | 6. 30 | Verviers . . | 8. 10 | Manage . . | 2. 70 |
| Oſtende . . . | 7. 50 | Herbesthal . | 9 — | Charleroy . . | 3. 60 |
| Courtrai . . | 6 — | Hall. . . . . | — 90 | Tamine . . . | 4. 50 |
| Tournay . . | 7. 20 | Braine l. C. | 1. 80 | Namur . . . | 5. 10 |
| Löwen . . . . | 2. 10 | Soignies . . | 2. 40 | | |

## 8. München-Augsburg.

Mit Zugskarte.

Im Jahre 1835 hatten ſich zwei iſolirte Vereine zu München und Augsburg für die Erbauung einer Eiſenbahn zwiſchen dieſen beiden Städten gebildet; jedoch erſt im Juni 1837 konnte eine Actiengeſellſchaft conſtituirt werden. Die Vorarbeiten für die Bahn wurden im Auftrage der Regierung vom Herrn Regierungs- und Kreisbaurath Beyſchlag vorgenommen. Am 18. Juli 1836 wurde hiernach von Sr. Majeſtät dem König die jetzige Richtung der Bahn beſtimmt. Sie beginnt außerhalb München, zieht an den Orten Paſſing, Lochhauſen, Olching, Maiſach, Nannhofen, Althegenberg, Mering, Stierhof vorüber, und endet bei den Wällen von Augsburg. Die Specialpläne und Koſtenanſchläge wurden vom königlichen Bezirks-Ingenieur, Herrn Denis, entworfen. Die Ausführung der Bahn wurde Herrn Baurath Himbſel übertragen. — Durch bedeutende Regengüſſe ergab ſich während des Baues, daß die projectirten Brücken und Canäle mit einer Geſammtöffnung von 840 Fuß viel zu eng waren, und auf 1667 Fuß erweitert werden mußten. Das urſprünglich veranſchlagte Capital von 3,000,000 fl. war nicht hinreichend, und mußte in der Folge um 1,100,000 fl. vergrößert werden, wozu ſpäter noch ein Anlehen von 100,000 fl. hinzukam, ſo daß alſo das Geſammtanlagecapital ſich auf 4,200,000 fl. belief. — Die Länge der Bahn beträgt 207,887 bayeriſche Fuß, oder 8,19 deutſche Meilen, und nach dem Tarif $16\frac{1}{4}$ bayeriſche Stunden. — Die Bahn beſteht aus langen geraden Linien, welche durch ſehr ſanfte Curven verbunden ſind. Die längſte gerade Linie zwiſchen Olching und Hattenhofen mißt 2 geogr. Meilen; die ſtärkſte Krümmung bei Augsburg über den Lech hat noch 3000 Fuß Radius.

größter Höhe, die Pleißebrücke bei Schweinsburg, von 120 Ellen Länge, und die Ueberbrückung des Thales in der Neustadt bei Werdau von 150 Ellen Länge und 24 Ellen größter Höhe, als die größten Bauwerke hervortreten. Auf der Zweigbahn von Werdau bis Zwickau befindet sich der bedeutendste Einschnitt bei Lichtentanne über die Wasserscheide zwischen Mulde und Pleiße. Ferner an großen Kunstarbeiten: der Viaduct über das Thal des Leubnitzer Baches 225 Ellen lang und an der tiefsten Stelle 40 Ellen hoch; der Viaduct über den Baiersdorfer Bach 150 Ellen lang und 37 Ellen hoch; der Viaduct über den Neumarker Bach 325 Ellen lang, und 39 Ellen hoch; die Ueberbrückung der Werdau-Reichenbacher Chaussee bei Leubnitz, die Pleißebrücke bei Lichtentanne, und die Ueberbrückung des Mittelgrundbaches für den Verbindungsweg des Zwickauer Bahnhofes mit der Reichenbacher Chaussee. — Von den Bahnhöfen ist der zu Leipzig der bedeutendste; er mißt 2000 Fuß in der Länge, und 500 Fuß in der Breite.

Unter der technischen Leitung des Ober-Ingenieurs der Dresdener Bahn, Herrn Major Kunze, wurde die Bahnanlage ausgeführt.

Nach dem Hauptrechnungsabschlusse beliefen sich die Einnahmen und Ausgaben bis Ende December 1843 wie folgt:

### A. Einnahmen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) | 9 Einzahlungen auf 45,000 Actien . . . . . | 2,250,000 | Rthl. |
| 2) | 10 „ der königl. sächs. Staatsregierung | 660,000 | „ |
| 3) | 11 „ „ herzogl. sachs.-altenburgischen Staatsregierung . . . . | 180,000 | „ |
| 4) | Zinsenvorschuß von den Staatsregierungen . . . | 83,116 | „ |
| 5) | Conventionalstrafen und präcl. Actien . . . . | 1,170 | „ |
| 6) | Gewinn- und Verlust-Conto . . . . . | 12,745 | „ |
| | Summe | 3,187,031 | Rthl. |

### B. Ausgaben.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) | Vorbereitungskosten . . . . . | 17,767 | Rthl. |
| 2) | Expropriationskosten . . . . . | 30,203 | „ |
| 3) | Erwerbung des Bodens . . . . . | 351,557 | „ |
| 4) | Grundabgaben . . . . . | 591 | „ |
| 5) | Unterbau und Kunstarbeiten . . . . . | 1,257,689 | „ |
| 6) | Gebäude der Stationen u. längs der Bahn . . | 277,461 | „ |
| 7) | Oberbau (118,900 + 26,018 Ellen Geleis) . . | 519,746 | „ |
| 8) | Ingenieurkosten . . . . . | 39,346 | „ |
| 9) | Diverse Baukosten . . . . . | 42,819 | „ |
| 10) | Baupolizeikosten . . . . . | 697 | „ |
| 11) | Kosten des Hauptverwaltungs-Bureaus . . . . | 22,359 | „ |
| 12) | Maschinenwesen (10 Locomotiven) . . . . . | 172,806 | „ |
| 13) | Personen- und Transportwagen . . . . . | 169,918 | „ |
| 14) | Coaksbereitung . . . . . | 7,724 | „ |
| | Transport | 2,910,683 | Rthl. |

| | | |
|---|---|---|
| | Transport | 2,910,683 Thlr. |
| 15) Betriebscapital-Conto | | 10,139 „ |
| 16) Materialvorräthe | | 158,375 „ |
| 17) Actienzinsen bis 1843 einschließlich | | 50,786 „ |
| 18) Laufende Rechnungen und Wechselconto | | 37,941 „ |
| 19) Baarer Cassenbestand | | 19,107 „ |
| | Summe wie oben | 3,187,031 Thlr. |
| Rechnet man hier Pos. 15 — 19 ab, mit | | 276,348 „ |
| | so bleiben reine Baukosten | 2,910,683 Thlr. |

Von dieser Summe fallen etwa 2,617,000 Thlr. auf die vollendete Bahn von Leipzig bis Crimmitzschau, und das Uebrige auf die im Bau begriffene Bahnstrecke von Crimmitzschau nach Zwickau.

Die Finanzverhältnisse stellen sich nach vorstehendem Rechnungsabschlusse wie folgt:

| | | |
|---|---|---|
| A. 45,000 Actien à 100 Thlr. | | 4,500,000 Thlr. |
| B. 15,000 „ à 100 „ | | 1,500,000 „ |
| | Summe | 6,000,000 Thlr. |

Die ersten Actien wurden von Privaten gezeichnet, dagegen die anderen Actien von den königl. sächsischen und herzogl. sachsen-altenburgischen Staatsregierungen übernommen. — Während der Bauzeit werden 4 % Zinsen gezahlt; nach Vollendung der Bahn tritt dagegen aus den Reinerträgnissen die Zahlung einer Dividende ein, auf welche die betheiligten Regierungen so lange verzichten, bis die Actionäre 4 % erhalten haben.

Die Betriebsmittel bestanden am Anfange des Jahres 1844 in Folgendem: 10 Locomotiven nebst Tender, 6 Personenwagen I. Classe, 16 II. Classe, 48 III. Classe und 4 I. und III. Classe combinirt, zusammen für 2046 Personen. Ferner 2 Postwagen, und 212 Packwagen für den Güterverkehr.

Die Locomotiven verbrauchten per Meile 2,57 Scheffel Coaks, und die Kosten der Zugkraft machten mit Einschluß der Gehalte 2 Thlr. 3 Ngr. 8,4 Pf.

Die Bahnstrecke von Leipzig bis Altenburg wurde am 19. September 1842, und bis Crimmitzschau am 15. März 1844 eröffnet. — Täglich werden 2 durchgehende Fahrten von Leipzig und von Crimmitzschau aus gemacht, und eine von Altenburg bis Leipzig und wieder zurück.

Die Frequenz seit Eröffnung der ersten Bahnstrecke vom 19. September 1842 war:

| Jahr. | Personen. | Einnahme. | Güter. | Einnahme. | Gesammt-Einnahme netto. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Thlr. | Ctr. | Thlr. | Thlr. |
| 1842 | 43,822 | 22,858 | 18,120 | 2,759 | 25,239 |
| 1843 | 165,373 | 87,684 | 299,455 | 35,654 | 121,240 |
| 1844 | 217,179 | 116,634 | 432,575 | 60,970 | 177,604 |

größter Höhe, die Pleißebrücke bei Schweinsburg, von 120 Ellen Länge, und die Ueberbrückung des Thales in der Neustadt bei Werdau von 150 Ellen Länge und 24 Ellen größter Höhe, als die größten Bauwerke hervortreten. Auf der Zweigbahn von Werdau bis Zwickau befindet sich der bedeutendste Einschnitt bei Lichtentanne über die Wasserscheide zwischen Mulde und Pleiße. Ferner an großen Kunstarbeiten: der Viaduct über das Thal des Leubnitzer Baches 225 Ellen lang und an der tiefsten Stelle 40 Ellen hoch; der Viaduct über den Baiersdorfer Bach 150 Ellen lang und 37 Ellen hoch; der Viaduct über den Neumarker Bach 325 Ellen lang, und 39 Ellen hoch; die Ueberbrückung der Werdau-Reichenbacher Chaussee bei Leubnitz, die Pleißebrücke bei Lichtentanne, und die Ueberbrückung des Mittelgrundbaches für den Verbindungsweg des Zwickauer Bahnhofes mit der Reichenbacher Chaussee. — Von den Bahnhöfen ist der zu Leipzig der bedeutendste; er mißt 2000 Fuß in der Länge, und 500 Fuß in der Breite.

Unter der technischen Leitung des Ober-Ingenieurs der Dresdener Bahn, Herrn Major Kunze, wurde die Bahnanlage ausgeführt.

Nach dem Hauptrechnungsabschlusse beliefen sich die Einnahmen und Ausgaben bis Ende December 1843 wie folgt:

### A. Einnahmen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) | 9 Einzahlungen auf 45,000 Actien . . . . . | 2,250,000 | Thlr. |
| 2) | 10 „ der königl. sächs. Staatsregierung | 660,000 | „ |
| 3) | 11 „ „ herzogl. sachs.-altenburgischen Staatsregierung . . . . | 180,000 | „ |
| 4) | Zinsenvorschuß von den Staatsregierungen . . . | 83,116 | „ |
| 5) | Conventionalstrafen und präcl. Actien . . . . | 1,170 | „ |
| 6) | Gewinn- und Verlust-Conto . . . . . | 12,745 | „ |
| | Summe | 3,187,031 | Thlr. |

### B. Ausgaben.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) | Vorbereitungskosten . . . . . | 17,767 | Thlr. |
| 2) | Expropriationskosten . . . . . | 30,203 | „ |
| 3) | Erwerbung des Bodens . . . . . | 351,557 | „ |
| 4) | Grundabgaben . . . . . | 591 | „ |
| 5) | Unterbau und Kunstarbeiten . . . . . | 1,257,689 | „ |
| 6) | Gebäude der Stationen u. längs der Bahn . . | 277,461 | „ |
| 7) | Oberbau (118,900 + 26,018 Ellen Geleis) . . | 519,746 | „ |
| 8) | Ingenieurkosten . . . . . | 39,346 | „ |
| 9) | Diverse Baukosten . . . . . | 42,819 | „ |
| 10) | Baupolizeikosten . . . . . | 697 | „ |
| 11) | Kosten des Hauptverwaltungs-Bureaus . . . . | 22,359 | „ |
| 12) | Maschinenwesen (10 Locomotiven) . . . . . | 172,806 | „ |
| 13) | Personen- und Transportwagen . . . . . | 169,918 | „ |
| 14) | Coaksbereitung . . . . . | 7,724 | „ |
| | Transport | 2,910,683 | Thlr. |

| | | |
|---|---|---|
| | Transport | 2,910,683 ℔ |
| 15) | Betriebscapital-Conto | 10,139 „ |
| 16) | Materialvorräthe | 158,375 „ |
| 17) | Actienzinsen bis 1843 einschließlich | 50,786 „ |
| 18) | Laufende Rechnungen und Wechselconto | 37,941 „ |
| 19) | Baarer Cassenbestand | 19,107 „ |
| | Summe wie oben | 3,187,031 ℔ |
| | Rechnet man hier Pos. 15 — 19 ab, mit | 276,348 „ |
| | so bleiben reine Baukosten | 2,910,683 ℔ |

Von dieser Summe fallen etwa 2,617,000 ℔ auf die vollendete Bahn von Leipzig bis Crimmitzschau, und das Uebrige auf die im Bau begriffene Bahnstrecke von Crimmitzschau nach Zwickau.

Die Finanzverhältnisse stellen sich nach vorstehendem Rechnungsabschlusse wie folgt:

| | | |
|---|---|---|
| A. | 45,000 Actien à 100 ℔ | 4,500,000 ℔ |
| B. | 15,000 „ à 100 „ | 1,500,000 „ |
| | Summe | 6,000,000 ℔ |

Die ersten Actien wurden von Privaten gezeichnet, dagegen die anderen Actien von den königl. sächsischen und herzogl. sachsen-altenburgischen Staatsregierungen übernommen. — Während der Bauzeit werden 4 % Zinsen gezahlt; nach Vollendung der Bahn tritt dagegen aus den Reinerträgnissen die Zahlung einer Dividende ein, auf welche die betheiligten Regierungen so lange verzichten, bis die Actionäre 4 % erhalten haben.

Die Betriebsmittel bestanden am Anfange des Jahres 1844 in Folgendem: 10 Locomotiven nebst Tender, 6 Personenwagen I. Classe, 16 II. Classe, 48 III. Classe und 4 I. und III. Classe combinirt, zusammen für 2046 Personen. Ferner 2 Postwagen, und 212 Packwagen für den Güterverkehr.

Die Locomotiven verbrauchten per Meile 2,57 Scheffel Coaks, und die Kosten der Zugkraft machten mit Einschluß der Gehalte 2 ℔ 3 Ngr. 8,4 Pf.

Die Bahnstrecke von Leipzig bis Altenburg wurde am 19. September 1842, und bis Crimmitzschau am 15. März 1844 eröffnet. — Täglich werden 2 durchgehende Fahrten von Leipzig und von Crimmitzschau aus gemacht, und eine von Altenburg bis Leipzig und wieder zurück.

Die Frequenz seit Eröffnung der ersten Bahnstrecke vom 19. September 1842 war:

| Jahr. | Personen. | Einnahme. | Güter. | Einnahme. | Gesammt-Einnahme netto. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ℔ | Ctr. | ℔ | ℔ |
| 1842 | 43,622 | 22,858 | 18,120 | 2,759 | 25,239 |
| 1843 | 165,373 | 87,684 | 299,455 | 35,654 | 121,240 |
| 1844 | 217,179 | 116,634 | 432,575 | 60,970 | 177,604 |

Tarif für die Perſonenbeförderung, Diſtanzen und Fahrzeit.

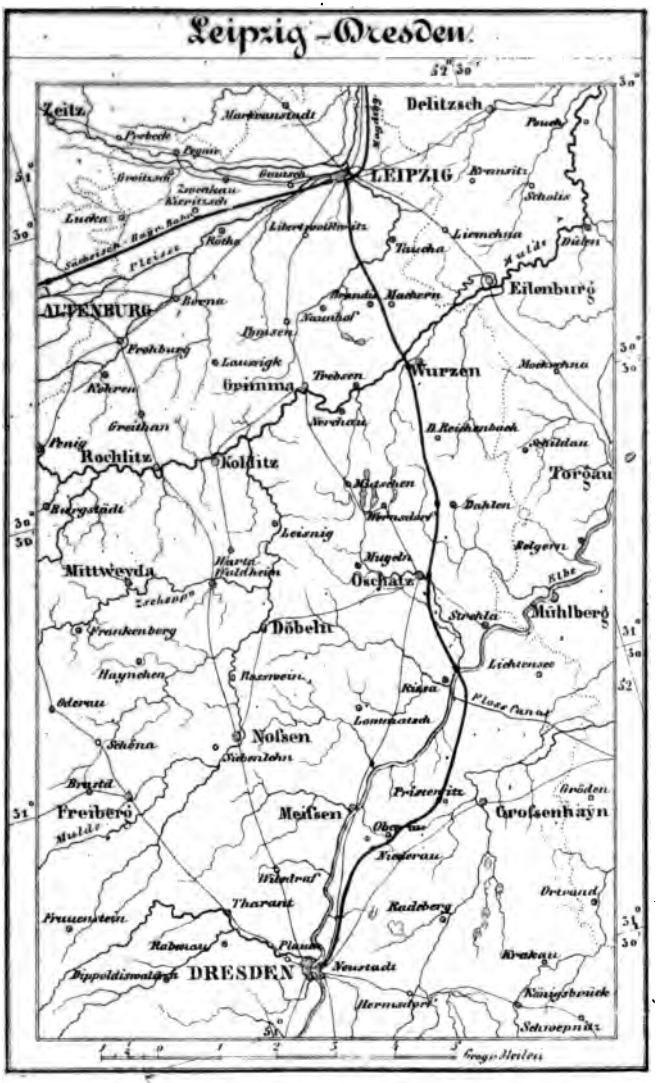
| Von **Leipzig** nach | Entfernung in Meilen. | Dauer der Fahrt. | Preiſe der Plätze. I. Claſſe. | II. Claſſe. | III. Claſſe. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | Ngr. | Ngr. | Ngr. |
| Kieritzſch . . . . . | 2,60 | — 25 | 21 | 13 | 8 |
| Altenburg . . . . . | 5,20 | 1 — | 42 | 26 | 16 |
| Gößnitz . . . . . | 7,80 | 1 25 | 63 | 39 | 24 |
| Crimmitzſchau . . . . | 9,00 | 1 45 | 72 | 45 | 27 |
| Von **Altenburg** nach | | | | | |
| Gößnitz . . . . . | 2,60 | — 25 | 21 | 13 | 8 |
| Crimmitzſchau . . . . | 3,80 | — 45 | 30 | 19 | 11 |
| Kieritzſch . . . . . | 2,60 | — 25 | 21 | 13 | 8 |
| Leipzig . . . . . | 5,20 | — 50 | 42 | 26 | 16 |

Den Betrag der Zwiſchenſtationen erhält man, wenn die betreffenden Zahlen von einander ſubtrahirt werden. — Kinder, welche noch nicht laufen können, ſind in Begleitung der Ihrigen frei; größere bis zu zehn Jahren können mit Billets III. Claſſe in jeder Wagenclaſſe fahren. Jeder Reiſende hat 50 ℔ Gepäck frei; das Uebergewicht wird mit 2 ₰ für 10 ℔ per Meile bezahlt.

Tarif für den Transport von Wagen, Pferden und Hunden.

| Von **Leipzig** nach | Wagen: ſchwere. | Wagen: leichte. | Ein Pferd. | Ein Hund. |
|---|---|---|---|---|
| | Thl. Ngr. | Thl. Ngr. | Thl. Ngr. | Ngr. |
| Kieritzſch . . . . . | 2. 15 | 1. 22½ | 1. 22 | 5 |
| Altenburg . . . . . | 5 — | 3. 15 | 3. 14 | 10 |
| Gößnitz . . . . . | 7. 15 | 5. 7½ | 5. 6 | 15 |
| Crimmitzſchau . . . . | 8. 20 | 6. 5 | 6 — | 18 |

Reiſende im eigenen Wagen zahlen im Innern II. Claſſe, und auf den äußeren Sitzen III. Claſſe. Der Transport der Güter wird per 100 ℔ und Meile berechnet: A. Eilfracht 10 ₰, B. gewöhnliche Fracht 8 ₰, C. ermäßigte Fracht 6 ₰, D. Productenfracht 4 ₰. Der Viehtransport wird per Meile und Stück berechnet: a. Pferde 20 Ngr., b. Rinder 10 Ngr., c. Schweine 3 Ngr., d. Schafe und Kälber 2 Ngr.



# Leipzig-Dresden.

Zeitz
Delitzsch
LEIPZIG
Eilenburg
ALTENBURG
Wurzen
Grimma
Rochlitz
Kolditz
Torgau
Mittweyda
Oschatz
Mühlberg
Döbeln
Nossen
Freiberg
Meissen
Grossenhayn
DRESDEN
Neustadt
Tharant
Radeberg
Krakau
Königsbrück
Schwepnitz
Grogr. Meilen

# 12. Leipzig-Dresden.

Mit Zugskarte.

Im Jahre 1833 bildete sich, durch den nordamerikanischen Consul Herrn Fr. List veranlaßt, eine Gesellschaft für die Erbauung einer Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden. Es wurden hierauf zwei Linien untersucht; die eine über die Höhe bei Oberau, und die zweite im Elbthal herauf über Meißen. Nachdem am 6. Mai 1835 durch Regierungsdecret die Anlegung einer Eisenbahn genehmigt war, wurde am 22. Mai zur Actienzeichnung geschritten, und die Anschlagssumme von 1,500,000 Thalern war in $1^1/_2$ Tagen zusammengebracht. Zum Oberingenieur wurde der damalige Hauptmann und Wasserbau-Director Herr Kunze gewählt, welcher darauf Belgien und England bereiste, und den englischen Ingenieur Herrn James Walker für die Compagnie gewann. Dieser untersuchte im October 1835 beide Linien nochmals, und empfahl die von Herrn Hauptmann Kunze über Riesa und Oberau projectirte Linie. Erst im Sommer 1837 war die Gesellschaft im Besitz des ganzen zur Bahn nöthigen Geländes; indeß konnten früher schon einzelne Baustellen in Arbeit genommen werden. Im März 1836 wurde der Bahnbau mit dem Einschnitte bei Machern begonnen. Schon am 24. April 1837 war es möglich, eine Strecke Bahn von 1 Meile Länge von Leipzig bis Althen zu eröffnen. Im zweiten Baujahre sah man sich genöthigt, das Baukapital von 1,500,000, auf 4,500,000 und später auf 6,500,000 Thaler zu erhöhen; wozu besonders die Mehrkosten für Grundentschädigung, der Oberauer Tunnel, solidere Schienengeleise, sowie der Bau der auf sächsischem Gebiet liegenden magdeburg-leipziger Bahnstrecke ꝛc. Veranlassung gaben. — Nachdem die Statuten der Gesellschaft in Folge vorgenommener Abänderungen nochmals geprüft waren, erhielten dieselben am 20. März 1837 ihre Bestätigung.

Die Richtung der Bahn geht vom leipziger Bahnhofe aus, in einer Ebene bis zur Mulde, passirt dieselbe bei Wurzen, zieht zum Dollnitzbach bei Oschatz und weiter bis zum Elbübergange bei Riesa. Sodann überschreitet die Bahn den grödler Canal und steigt bis zum Tunnel bei Oberau; hierauf senkt sich dieselbe der Elbe zu und bleibt von Coswig ab bis zum Bahnhofe vor der Neustadt zu Dresden in der Nähe des Flusses. Ihre Länge beträgt 15,48 geogr. Meilen. Von Riesa aus ist eine Verbindung über Jüterbogk mit der berlin-anhalt'schen Bahn projectirt.

## Nivellement.

| Ellen. | Neigung. | Orte. |
|---|---|---|
| 849 „ | 1 : ∞ | B. z. Leipzig. |
| 300 „ | 1 : ∞ | |
| 3300 „ | 1 : 217 | St. |
| 4,449 Ellen | Transport. | |

| Ellen. | Neigung. | Orte. |
|---|---|---|
| 1800 „ | 1 : 236 | St. |
| 2800 „ | 1 : 203 | „ |
| 2300 „ | 1 : 2244 | „ |
| 11,349 Ellen | Transport. | |

| Ellen. | Neigung. | Orte. |
|---|---|---|
| 11,349 „ | Transport. | |
| 900 „ | 1 : 1714 | St. |
| 2200 „ | 1 : ∞ | |
| 2600 „ | 1 : 239 | Fl. Althen. |
| 1300 „ | 1 : ∞ | |
| 1000 „ | 1 : 227 | St. |
| 491 „ | 1 : ∞ | |
| 8126 „ | 1 : 200 | „ |
| 683 „ | 1 : ∞ | |
| 7500 „ | 1 : 200 | Fl. H.b.Machern. |
| 3800 „ | 1 : 245 | „ |
| 2570 „ | 1 : ∞ | |
| 677 „ | 1 : ∞ | Wurzen. |
| 12,653 „ | 1 : 200 | St. |
| 600 „ | 1 : 300 | „ |
| 2100 „ | 1 : 300 | Fl. |
| 9100 „ | 1 : ∞ | |
| 5200 „ | 1 : 1106 | St. Luppa-D. |
| 2500 „ | 1 : ∞ | |
| 2000 „ | 1 : 200 | Fl. |
| 2000 „ | 1 : 397 | „ |
| 4600 „ | 1 : 247 | „ |
| 1500 „ | 1 : ∞ | |
| 1400 „ | 1 : 219 | „ |
| 3600 „ | 1 : ∞ | |
| 700 „ | 1 : 280 | „ |
| 4400 „ | 1 : 280 | „ |
| 2700 „ | 1 : ∞ | |
| 2600 „ | 1 : 270 | „ |
| 4500 „ | 1 : ∞ | |
| 3700 „ | 1 : 225 | Fl. |
| 109,049 Ellen | Transport | |

| Ellen. | Neigung. | Orte. |
|---|---|---|
| 109,049 „ | Transport. | |
| 5400 „ | 1 : ∞ | |
| 1200 „ | 1 : 260 | Fl. |
| 488 „ | 1 : ∞ | |
| 604 „ | 1 : ∞ | Elb-Brücke. |
| 2688 „ | 1 : 300 | „ |
| 5900 „ | 1 : ∞ | |
| 1400 „ | 1 : 600 | St. grödler Can. |
| 1000 „ | 1 : 600 | „ |
| 1400 „ | 1 : ∞ | |
| 7000 „ | 1 : 224 | „ |
| 10000 „ | 1 : 200 | „ |
| 1200 „ | 1 : 600 | „ |
| 1200 „ | 1 : 500 | Fl. |
| 3900 „ | 1 : 200 | „ |
| 1800 „ | 1 : ∞ | |
| 4900 „ | 1 : 294 | St. |
| 2600 „ | 1 : 556 | „ |
| 972 „ | 1 : 250 | Fl. |
| 800 „ | 1 : 250 | „ Tunnel. |
| 1100 „ | 1 : 250 | „ |
| 9800 „ | 1 : 200 | „ |
| 3400 „ | 1 : 365 | „ |
| 8800 „ | 1 : ∞ | |
| 3250 „ | 1 : 271 | St. |
| 2050 „ | 1 : 342 | „ |
| 3600 „ | 1 : 529 | „ |
| 100 „ | 1 : ∞ | Trachau. |
| 1400 „ | 1 : 264 | |
| 5300 „ | 1 : ∞ | |
| 497 „ | 1 : ∞ | B.z.Dresden. |
| 202,798 Ellen | = 114,652 Meter | |

= 25,8 Wegstunde = 15,48 Meile.

Der höchste Punct der Bahn liegt auf der Höhe bei Priſtewitz, 196 Fuß über dem Elb-Pegel zu Riesa. Die Bahn im Tunnel, unter der Höhe bei Oberau, liegt 188,2 Fuß und das Terrain über demſelben 257,4 Fuß über dem Pegel. Die Curve am Bahnhof zu Leipzig hat einen Radius von 1200 Fuß; alle übrigen konnten günſtiger conſtruirt werden.

Die Erdarbeiten der leipzig-dresdner Bahn ſind ſehr bedeutend; der größte Einſchnitt iſt der auf der Höhe bei Machern, deſſen Länge 11000 Fuß, und die größte Tiefe 38 Fuß 7 Zoll beträgt. Ferner der gerichshainer Damm vor dieſer Höhe mißt 19000 Fuß in der Länge und 24 Fuß 9 Zoll in der größten Höhe. Dieſe Erdmaſſen wurden auf einer Dienſtbahn durch eine Locomotive gefördert. Der Unterbau wurde für zwei Geleiſe hergeſtellt, jedoch anfangs nur eines gelegt. Im Jahre 1842

wurde auch das zweite Geleise begonnen und 1843 vollendet. Die Länge der Bahn besteht aus: 3173 Ellen freie Brücken, 27049 Ellen Planie, mit dem anstoßenden Geländ in gleicher Höhe, 116,207 Ellen Dämme von 1—20 Ellen hoch und 56,309 Ellen Einschnitte von 1—28 Ellen tief; im Ganzen 202,798 Ellen. Davon sind nur 57,790 Ellen horizontal, die übrigen 145,008 Ellen aber steigend und fallend, und darunter 57,000 Ellen im angenommenen Maximum der Steigung von 1:200. Die Bahn kreuzt sich mit den königl. Chausseen auf 11 Punkten, und zwar 1 mal unter, 6 mal über denselben und 4 mal im Niveau. Dieselbe durchschneidet 167 Communicationswege, wovon 95 im Niveau, 20 über und 52 unter der Bahn liegen. Es waren erforderlich 102 Brücken und 295 steinerne Schleußen. Von den 24 größeren Brücken sind die bedeutendsten:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Die Muldenbrücke bei Wurzen | 677 Ellen | lang; | Kosten | 125,000 Thlr. |
| Der Viaduct bei Oschatz | 734 „ | „ | „ | 63,000 „ |
| Die Elbbrücke bei Riesa | 604 „ | „ | „ | 270,000 „ |
| Der Viaduct bei Röderau | 1150 „ | „ | „ | 78,000 „ |

Der Tunnel bei Oberau, 908 Ellen lang; wurde durch sächsische Bergleute erbaut; er ist der erste, welcher in Deutschland zur Ausführung kam. Seine Höhe mißt 10 Ellen 20 Zoll, seine Breite an der Sohle 12 Ellen und in der Mitte 13 Ellen 12 Zoll. Von der Sohle bis zum Bergrücken beträgt die Höhe 34,6 Ellen oder 70 Fuß. Er liegt auf der Grenze zweier Gebirgsarten, theilweise im pläner Kalkstein und in einer Porphyrmasse. Der westliche Aufschnitt ist 400 Ellen lang und hat 56 Fuß größte Tiefe. Die Unterstützung des Gesteins im Tunnel, welches nicht fest genug war, um sich selbst zu tragen, ist durch eine Ausmauerung mit pirnaer Sandsteinen bewerkstelligt worden. Beim Bau hatte man vier Förderschachte gebildet. Die Wasserhaltungen wurden Anfangs durch 20 Arbeiter, später durch eine Dampfmaschine besorgt. Zwei der Förderschachte sind als Luftschachte 6 Fuß weit im Lichten ausgemauert, die andern beiden aber verstürzt worden. Beim Bau waren etwa 400 sächsische Bergleute mit 400 Handlangern beschäftigt; es verunglückten dabei drei Menschen, jedoch durch eigene Schuld. Die Gesammtbaukosten des Tunnels betragen 330,000 Thlr., wobei auch die Kosten der beiden Vorbauten (Einschnitte), mit 37,000 Thlr. enthalten sind. Der laufende Fuß kostet demnach 182 Thlr.

Der Oberbau hat zeitweise verschiedene Arten Schienen gehabt. Im Anfang wurden zwischen Leipzig und Wurzen auf $^2/_3$ der Länge, nach amerikanischer Art, Plattschienen auf Langschwellen angewendet, und auf dem letzten $^1/_3$ auch Stuhlschienen auf massiven Unterbau sowie auf bloßen Querschwellen. Für den größten Theil der Bahn wurden aber Vignolschienen genommen, welche 51—52 ℔ per Yard schwer sind, und auf $2^1/_2$ Fuß von einander entfernt liegenden Querschwellen mit Hakennägeln befestigt wurden. Die zuerst gelegten Plattschienen entsprachen ihrem Zwecke nur sehr unvollkommen, und wurden deßhalb bald ausgewechselt und ebenfalls durch Vignolschienen ersetzt. Die Spurweite mißt 4 Fuß $8^1/_2$ Zoll englisch.

Die leipzig-dresdner Gesellschaft unternahm auch den Weiterbau der magdeburger Bahn bis zur preußischen Grenze, welche $1\frac{1}{2}$ Meilen von Leipzig entfernt liegt. Die magdeburger (preußische) Eisenbahngesellschaft hat jedoch den Betrieb auf dieser Bahnstrecke von der Grenze bis Leipzig mitübernommen.

Ueber den Anschluß anderer Bahnen folgen hier noch einige Notizen: Die sächsisch-schlesische Eisenbahn soll Dresden und Breslau mit einander verbinden. Unter'm 24. Juli 1843 wurde hierzu zwischen der preußischen und sächsischen Regierung ein Staatsvertrag abgeschlossen. Durch denselben wurde festgesetzt: 1) daß die in Sachsen zu constituirende Gesellschaft den Bau der Eisenbahn von Dresden über Bautzen und Löbau nach Görlitz, einschließlich des innerhalb des preußischen Gebiets gelegenen Theiles, als ein Ganzes einerseits; 2) daß die niederschlesisch-märkische Eisenbahngesellschaft, in Verbindung mit der von ihr zu erbauenden Eisenbahn von Breslau nach Frankfurt a. d. O., eine Eisenbahn nach Görlitz anderseits herzustellen habe; 3) daß die Vollendung des ganzen Baues innerhalb vier Jahren vom Tage des Beschlusses des Vertrages erfolgen solle, wobei die sächsische Actiengesellschaft ausdrücklich verpflichtet wird, am 1. Juli 1847 ihre ganze Strecke zum Betriebe fertig zu haben. Die Bahn zieht von Dresden über Radeberg, Bischofswerda, Bautzen, Löbau, Reichenbach und Görlitz, und vereinigt sich bei Kohlfurt mit der niederschlesisch-märkischen Eisenbahn. Ihre Länge beträgt von Dresden bis Görlitz 180,904 dresdner Ellen oder 15 geogr. Meilen; und die Anlagekosten sind zu 6,000,000 ℳ berechnet, bei welcher Summe die sächsische Regierung sich mit $\frac{1}{3}$ betheiligt hat.

Eine erzgebirgische Eisenbahn, welche Chemnitz mit Riesa und Zwickau verbinden soll, ist zum Theil genehmigt und vom Staat garantirt. Ihre Länge beträgt $15\frac{1}{2}$ deutsche Meilen, welche mit einem Geleise zu 3,200,000 ℳ veranschlagt sind. Das statutenmäßige Actiencapital beträgt 4,000,000 ℳ in 40,000 Actien à 100 ℳ, wovon die Staatsregierung den vierten Theil übernommen hat. Zum Oberingenieur hat das Directorium den bisherigen Ingenieur an der leipzig-dresdner Eisenbahn Herrn C. F. Sergel erwählt.

Zum Bau einer sächsisch-böhmischen Eisenbahn ist der Gesellschaft nach §. 5 des höchsten Concessionsdecretes vom 6. Mai 1835 die Befugniß verliehen, die Verlängerung der leipzig-dresdner Eisenbahn bis an die Landesgrenze, bei der von Dresden nach Prag zu erbauenden Eisenbahn, d. h. von Dresden bis an die böhmische Grenze bei Niedergrund, in Ausübung zu bringen. Nach den Mittheilungen für die außerordentliche Generalversammlung vom 30. Juli 1844 sind die Kosten dieser Bahn, welche etwa 97,000 dresdener Ellen oder $7\frac{1}{2}$ geogr. Meilen lang wird, wie folgt, veranschlagt:

| | |
|---|---|
| Für Herstellung des Unterbaues für Doppelgeleise, des Oberbaues für einfaches Geleise . . . . . | 2,998,240 ℳ |
| für Herstellung des zweiten Geleises . . . . . | 530,000 „ |
| für die Elbbrücke bei Dresden . . . . . | 571,640 „ |
| Summe | 4,099,880 ℳ |

| | |
|---|---|
| Transport | 4,099,880 Thlr. |
| Davon ab: eventueller Beitrag der hohen Staatsregierung zu den Kosten des Elbebrückenbaues . . | 305,820 „ |
| bleibt | 3,794,060 Thlr. |

Unter Berücksichtigung der möglichen Wechselfälle bei der Ausführung, der nothwendigen Veränderungen des jetzigen Bahnhofs zu Dresden ꝛc. ist jedoch eine Gesammtsumme von 4,500,000 Thlr. angenommen.

In der Generalversammlung vom 18. März 1845 ist der Beschluß gefaßt worden, diese Bahn bis zur böhmischen Grenze auszuführen und als Verlängerung der leipzig-dresdener Bahn zu betrachten. Die neuen Actien treten jedoch erst nach der vollständigen Eröffnung dieser Bahn in völlig gleiche Rechte und Verhältnisse mit den Stammactien, werden aber während der Bauzeit verzinst.

**Anlage- und Einrichtungskosten der leipzig-dresdener Bahn und des magdeburger Bahnantheils.**

Die Hauptübersicht der Einnahme und Ausgabe vom 14. Mai 1835 bis 31. December 1843 stellte sich, wie folgt:

Einnahmen.

| | | |
|---|---|---|
| 1) Actiencapital (45,000 Actien à 100 Thlr.) . . . | | 4,500,000 Thlr. |
| 2) Kassenscheine . . . . . | | 500,000 „ |
| 3) Anleihe vom 1. December 1839 | 1,000,000 Thlr. | |
| Hiervon zurückbezahlt | 20,500 „ | |
| | | 979,500 „ |
| 4) Anleihe vom 1. Juni 1841 | 500,000 Thlr. | |
| Hiervon zurückbezahlt | 10,250 „ | |
| | | 489,750 „ |
| 5) Tilgungsfonds der Anleihen . . . . . | | 30,802 „ |
| 6) Reservefonds . . . . . | | 9,239 „ |
| 7) Unterstützungscasse . . . . . | | 10,272 „ |
| 8) Laufende Rechnungen . . . . . | | 4,124 „ |
| 9) Ueberschuß der Betriebsrechnung von 1843 . . | | 63,780 „ |
| Summe | | 6,587,467 Thlr. |

Ausgaben.

| | |
|---|---|
| 1) Bahnbau der leipzig-dresdener Bahn 15½ Meilen | 4,966,802 Thlr. |
| 2) „ des magdeb. Bahnantheils 1½ „ | 427,470 „ |
| 3) Gebäude in den Bahnhöfen u. längs der Bahn . | 287,434 „ |
| 4) Locomotiven nebst Tender (23 Stück) . . . . | 264,283 „ |
| 5) Personen- und Transportwagen (256 Stück) . . | 312,465 „ |
| 6) Einrichtungen der Wagenbauanstalt . . . . . | 9,917 „ |
| 7) „ des Maschinenhauses . . . . . | 23,981 „ |
| 8) „ der Coaksbrennerei . . . . . | 18,511 „ |
| 9) Inventarium in den Bahnhöfen u. l. d. B. . . | 35,748 „ |
| 10) Bestände in den Werkstätten und Materialien . . | 161,732 „ |
| 11) Cassenbestand baar und in Effecten . . . . . | 79,124 „ |
| Summe wie oben | 6,587,467 Thlr. |

Die Finanzverhältnisse sind nach vorstehendem Rechnungsabschluß, wie folgt:

| | | |
|---|---|---|
| 45,000 | Stammactien à 100 zu 4 %, datirt vom 19. Juni 1839 . . . . . | 4,500,000 ℳ |
| 500,000 | Stück Eisenbahncassenscheine à 1 ℳ . . . | 500,000 „ |
| 10,000 | Partial-Obligationen Litt. A. à 100 ℳ zu 3½ % . . . . . | 1,000,000 „ |
| 10,000 | Partial-Obligationen Litt. B. à 50 ℳ zu 3½ % . . . . . | 500,000 „ |
| | Summa | 6,500,000 ℳ |
| | Von den Anleihen wurden bis 1. Juni 1845 getilgt | 41,300 „ |
| | Verbleiben | 6,458,700 ℳ |

Die Zinscoupons der Actien sind per 1. April und 1. October. Es werden deren stets für 5 Jahre ausgegeben. Etwaige Dividenden werden am 1. April mit den Zinsen bezahlt. Die erste Dividende für 1843 betrug 12½ Ngr., die zweite für 1844 1 ℳ (oder 5 Prozent). — Die Partial-Obligationen Litt. A sind vom 1. December 1839 datirt; die Zinsen à 3½ % werden am 1. Juni und 1. December gegen Coupons ausgezahlt, die jetzt bis 1. December 1849 reichen. Die Tilgung erfolgt durch jährliche Verloosung Anfangs Juli und verbindet sich mit einer Prämienzahlung von 1 %, so daß der Werth einer Obligation von 100 ℳ jedes Jahr um 1 ℳ steigt. Demnach wird 1845 für jede gezogene Nummer 106 ℳ, und in der letzten Ziehung im Jahr 1922 = 183 bezahlt. Ebenso verhält es sich mit den Obligationen Litt. B, welche vom 1. Juni 1841 datiren. — Die Cassenscheine bilden die erste Hypothek, ihnen folgen die Obligationen Litt. A und B und dann erst die Stammactien.

An Betriebsmittel waren Anfangs 1844 vorhanden:

24 Locomotiven nebst 15 Tender, 1 Postwagen I. Classe, 1 desgleichen I. und III. Classe, 10 Personenwagen I. Classe, 22 II. Classe, 53 III. Classe, zusammen 87 Personenwagen mit 2,660 Plätzen. Ferner 158 Packwagen, 9 Kutschenwagen und 4 Pferdewagen; zusammen 169 Lastwagen; in Allem 258 Wagen.

Die Locomotiven verbrauchten durchschnittlich 163,4 ℔ Coaks per Meile. Die Kosten der Bewegkraft betrugen 2 ℳ ¾ Sgr.

Am 24. April 1837 wurde die erste Fahrt nach Althen (1 Meile von Leipzig) gemacht, und am 7. April 1839 die ganze Bahn eröffnet und in vollen Betrieb gesetzt. — Auf allen Stationen werden nach Erforderniß Wagen beigeben. Die Förderung geschieht nur durch Dampfkraft; die Bahn zwischen Leipzig und Dresden wird durchschnittlich in 3 Stunden befahren; also nach Abzug des Aufenthalts von ungefähr 5 Minuten auf jeder Station mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 5½ Meilen per Stunde. Täglich werden 8 regelmäßige Fahrten und Extrafahrten nach Bedürfniß gemacht.

**Tarif für die Personenbeförderung mit den Postzügen.**

| Stationen. (Nach der Reihenfolge.) | Entfernung in Meilen | Dauer der Fahrt | Preise der Plätze. I. Classe | II. Classe | III. Classe |
|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | Ngr. | Ngr. | Ngr. |
| Leipzig bis Wurzen . . | 3,25 | — 30 | 20 | 15 | 10 |
| „ „ Luppa-Dahlen | 5,75 | 1 — | 35 | 26 | 17 |
| „ „ Oschatz . . | 7 | 1. 25 | 42 | 32 | 21 |
| „ „ Riesa . . . | 9 | 1. 45 | 54 | 41 | 27 |
| „ „ Pristewitz . . | 11,50 | 2. 15 | 70 | 52 | 35 |
| „ „ Niederau . . | 13,50 | 2. 30 | 81 | 61 | 41 |
| „ „ Dresden . . | 15,50 | 3 — | 90 | 68 | 45 |
| Dresden bis Niederau . | 2 | — 30 | 12 | 9 | 6 |
| „ „ Pristewitz . | 4 | — 45 | 24 | 18 | 12 |
| „ „ Riesa . . . | 6,50 | 1 — | 39 | 29 | 20 |
| „ „ Oschatz . . | 8,50 | 1. 30 | 51 | 38 | 26 |
| „ „ Luppa-Dahlen | 9,75 | 1. 45 | 59 | 44 | 29 |
| „ „ Wurzen . . | 12,25 | 2. 15 | 74 | 55 | 37 |
| „ „ Leipzig . . | 15,50 | 3 — | 90 | 68 | 45 |

**Tarif für die Personen-Beförderung mit den Güterzügen.**

**A.** bezeichnet offene Wagen, **B.** bedeckte Wagen.

| Fahrtaxe in Neue Groschen für eine Person. | Leipzig. | | Wurzen. | | Luppa-Dahlen. | | Oschatz. | | Riesa. | | Pristewitz. | | Niederau. | | Dresden. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | A. | B. | A. | B. | A. | B. | A. | B. | A. | B. | A. | B. | A. | B. | A. | B. |
| V. Leipzig . . | — | — | 8 | 15 | 13 | 26 | 15 | 32 | 20 | 41 | 28 | 52 | 33 | 61 | 38 | 68 |
| „ Wurzen . | 8 | 15 | — | — | 5 | 11 | 8 | 17 | 13 | 26 | 20 | 37 | 25 | 46 | 30 | 55 |
| „ Luppa-Dahlen | 13 | 26 | 5 | 11 | — | — | 3 | 6 | 8 | 15 | 15 | 26 | 20 | 35 | 25 | 44 |
| „ Oschatz . . | 15 | 32 | 8 | 17 | 3 | 6 | — | — | 5 | 9 | 13 | 20 | 18 | 29 | 23 | 38 |
| „ Riesa . . | 20 | 41 | 13 | 26 | 8 | 15 | 5 | 9 | — | — | 8 | 11 | 13 | 20 | 18 | 29 |
| „ Pristewitz . | 28 | 52 | 20 | 37 | 15 | 26 | 13 | 20 | 8 | 11 | — | — | 5 | 9 | 10 | 18 |
| „ Niederau . | 33 | 61 | 25 | 46 | 20 | 35 | 18 | 29 | 13 | 20 | 5 | 9 | — | — | 5 | 9 |
| „ Dresden . | 38 | 68 | 30 | 55 | 25 | 44 | 23 | 38 | 18 | 29 | 10 | 18 | 5 | 9 | — | — |

Fahrzeit zwischen Leipzig und Dresden $4^1/_2$ bis 6 Stunden.

Ein kleines Kind, welches getragen wird, ist frei; Kinder bis zu 10 Jahren können mit Billets III. Classen in allen Classen fahren. Jeder Reisende hat 50 Pfund Gepäck frei; das Uebergewicht wird à 10 Pfund

Die Finanzverhältnisse sind nach vorstehende[illegible] einen Reisewagen mit 4 Rä-

45,000 Stammactien à 100 zu [illegible] Wagen oder Cabriolet 20 Ngr.
19. Juni 1839 [illegible] Wagen haben Billets II. Classe
500,000 Stück Eisenbah[illegible] Classe zu lösen. Der Pferdetrans-
10,000 Partial-Ob[illegible] wird 1 zu 10 Thlr., 2 zu 15 und
zu 3½ [illegible] Hunde werden im Käfig zu 1 Ngr. per Meile
10,000 Parti[illegible] Frachtgüter wird bezahlt pro 100 Pfund Zollge-
zu [illegible] Für Dresden: A. Eilfracht mit den Postzügen 20 Ngr.;
[illegible] bis Dresden 10 Ngr.; C. Productenfracht 5½ Ngr.
Von [illegible] Güterfracht mit den Packzügen, im Großen der Wagen per Meile 1 Thlr.,
[illegible] Viehtransport findet Statt, bis Dresden 4½ Thlr., 1 Schwein 1⅓ Thlr.,
1 Rindvieh von Leipzig bis Dresden 4½ Thlr., 1 Schwein 1⅓ Thlr.,
1 Kalb 29 Ngr., 1 Schaf 20 Ngr.; jedoch alles nur unter Verant-
wortlichkeit der Treiber.

Ea
we
1

Die Frequenz seit Eröffnung der Bahn war:

| Jahr. | Personen. | Einnahme. | Güter. | Einnahme. | Gesammt-Einnahme. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Thlr. | Ctr. | Thlr. | Thlr. |
| 1837 | 145,674 | ? | ? | ? | ? |
| 1838 | 365,883 | — | — | — | — |
| 1839 | 411,531 | 291,305 | 248,000 | 84,632 | 375,937 |
| 1840 | 405,135 | 303,740 | 689,026 | 143,917 | 447,657 |
| 1841 | 386,478 | 314,899 | 835,057 | 183,513 | 498,412 |
| 1842 | 382,284 | 322,472 | 1,087,447 | 212,556 | 535,028 |
| 1843 | 401,415 | 338,463 | 1,039,600 | 225,043 | 563,506 |
| 1844 | 427,187 | 354,002 | 945,774 | 226,142 | 580,144 |

Die Betriebseinnahmen vom 7. April 1839 bis 1844 brachten:

| Ordn.-Zahl. | Benennung der Einnahmen. | 1839 | 1840 | 1841 | 1842 | 1843 | 1844 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Thlr. | Thlr. | Thlr. | Thlr. | Thlr. | Thlr. |
| 1. | Uebertrag vom vorigen Jahre. | — | 12,396 | 930 | 1,646 | — | — |
| 2. | Personenfahrt . | 276,410 | 303,740 | 314,899 | 322,471 | 338,463 | 354,002 |
| 3. | Gütertransport | 81,037 | 141,849 | 165,942 | 191,278 | 201,365 | 226,142 |
| 4. | Von dem Magdeburg. Antheil | — | 9,440 | 20,815 | 26,157 | 35,473 | 33,190 |
| 5. | Pachtertrag . . | 1,053 | 1,495 | 3,194 | 3,405 | 4,801 | — |
| 6. | Gewinn an verschiedenen Conti | — | 13,558 | 13,557 | 9,124 | 23,925 | — |
| | Summe | 358,500 | 482,478 | 519,337 | 554,081 | 604,027 | 613,334 |

Die Betriebsausgaben machten dagegen:

| Ord.-Zahl | Benennung der Ausgaben. | 1839 | 1840 | 1841 | 1842 | 1843 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ℳ | ℳ | ℳ | ℳ | ℳ |
| 1. | Hauptverwaltung . . . . | 14,720 | 21,115 | 13,415 | 15,087 | 16,128 |
| 2. | Bahnunterhaltung . . . | 28,001 | 55,079 | 53,589 | 57,785 | 54,322 |
| 3. | Betriebskosten . . . . . | 85,613 | 44,651 | 49,925 | 58,568 | 45,796 |
| 4. | Kosten der Zugskraft . . | 66,954 | 114,172 | 120,370 | 111,905 | 142,124 |
| 5. | Wagenreparaturen . . . | unter 3 | 11,359 | 12,839 | 11,928 | 14,680 |
| 6. | Bekleidungskosten . . . . | 1,125 | 1,411 | 2,787 | 1,582 | 2,661 |
| 7. | Curkosten . . . . . | — | 444 | 705 | 630 | 897 |
| 8. | Gewerbsteuer u. Grundabgabe . . . . . | 617 | — | — | 1,000 | 459 |
| 9. | Für neue Tender . . . . | Act.-Z. | — | — | — | 2,645 |
| 10. | „ „ Packwagen . . | 139,575 | — | — | — | 7,346 |
| 11. | „ die Coaksbrennerei | — | — | — | — | 251 |
| 12. | Inventarium der Bahnhöfe u. s. w. . . . . | — | — | — | 1,174 | 2,938 |
| | Summe der Ausgaben | 336,605 | 248,231 | 253,630 | 259,659 | 290,247 |
| | „ „ Einnahmen | 358,500 | 482,478 | 519,337 | 554,081 | 604,027 |
| | Mithin Reinertrag | 21,895 | 234,247 | 265,707 | 294,422 | 313,780 |
| | Hiervon wurden bezahlt: | | | | | |
| | 12monatl. Actienzinsen . | — | 180,000 | 180,000 | 180,000 | 180,000 |
| | „ Anleihezins u. Amort. | — | 43,317 | 55,433 | 60,000 | 60,000 |
| | Postentschädigung . . . . | — | 10,000 | 10,000 | 10,000 | 10,000 |
| | Mithin Ueberschuß | — | 930 | 20,274 | 44,421 | 63,780 |
| | Die Betriebskosten betrugen % . . . . . | 48,85 | 51,45 | 48,84 | 46,86 | 48,05 |

und pro 1844 = 49,6 %.

Im Jahre 1844 wurden außer den aufgeführten Einnahmen für Personen und Güter noch 33,190 ℳ von der magdeburger Bahnstrecke eingenommen.

# 13. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig.

Mit Zugskarte.

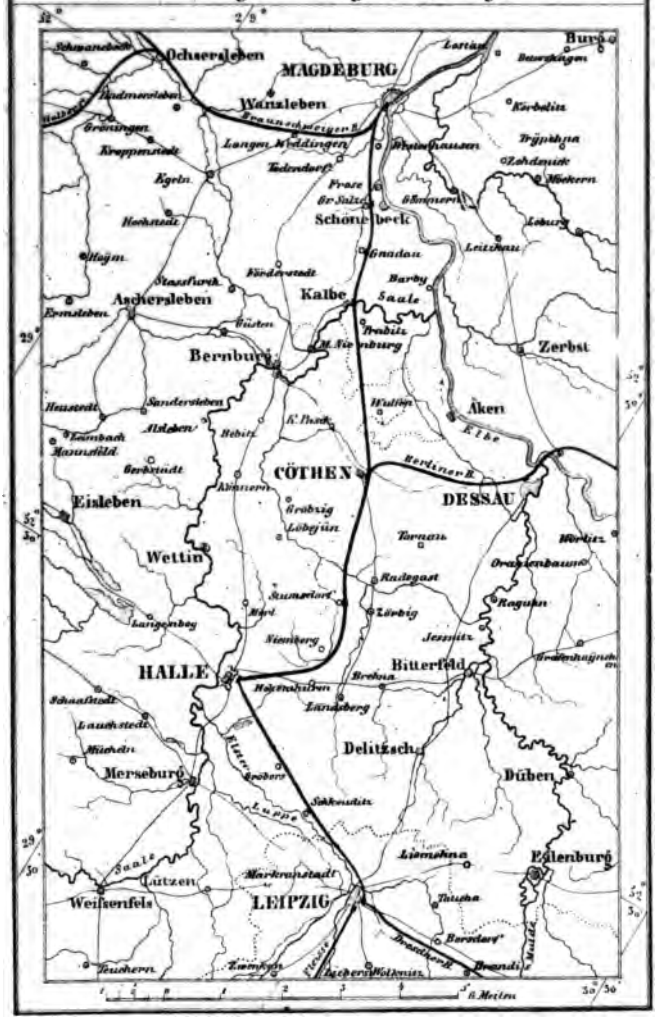
Zu Magdeburg trat im Jahre 1835 eine Gesellschaft zusammen, um eine Eisenbahn zwischen Magdeburg und Leipzig auf Actien zu erbauen. Die Einladung zur Actienzeichnung geschah unterm 6. Juli 1836, und die Zeichnung selbst für die auf 2,300,000 ℳ veranschlagte Summe fand vom 11. — 13. August statt. Erst am 13. November 1837 erhielt die Bahn die definitive Concession und das Expropriationsrecht von der preußischen Regierung. Um dieselbe Zeit genehmigte die Militärbehörde die Durchführung der Bahn durch die Festungswerke Magdeburgs; es wurde ein Vertrag mit der preuß. Postverwaltung geschlossen, und der Herzog von Cöthen sicherte der Gesellschaft die Erlaubniß zur Durchführung der Bahn durch das Cöthen'sche Gebiet. Auch die Verhandlungen mit der leipzig-dresdener Eisenbahngesellschaft, wegen der Strecke von der sächsischen Grenze bis Leipzig, wurden im Laufe dieses Jahres beendet. Die Genehmigung der gewählten Bahnlinie erfolgte im April 1838, worauf alsbald die ersten Arbeiten begannen.

Die Bahn hat ihren Anfangspunkt in der Mitte von Magdebnrg, auf dem linken Elbeufer, ganz nahe der Haupt-Elbebrücke, am Fürstenwalle, wo sie zwischen der alten Stadtmauer und einer eigens dazu erbauten Quaimauer an den Festungswerken der Stadt entlang geführt ist. Sie geht sodann in der Nähe der Städte Schönebeck, Groß-Salza und Calbe an der Saale vorüber, überschreitet $\frac{1}{4}$ Meile von letzterem Orte die Saale auf einer dazu neu erbauten, 1421 Fuß langen Brücke, und nahe vor Cöthen, bei welcher herzoglichen Residenz sie in geringer Entfernung vorübergeht, schließt sich die berlin-anhalt'sche Eisenbahn an. Von Cöthen ab führt sie ferner noch ziemlich nahe bei den Städten Halle und Schkeubitz vorüber, und endet in Leipzig unmittelbar neben der leipzig-dresdener Eisenbahn. Ihre Länge beträgt, nach den Bauberichten, 31,577 preuß. Ruthen, oder 16,05 geogr. Meilen. Davon ziehen ungefähr $11\frac{1}{2}$ Meilen auf königl. preußischem, 3 Meilen auf herzogl. anhalt-cöthen'schem, und $1\frac{1}{2}$ Meilen auf königl. sächsischem Gebiete.

**Nivellement der magdeburg-leipziger Eisenbahn.**

| Länge in pr. Ruthen. | Neigung. | Höhe über dem Meere. | | Länge in pr. Ruthen. | Neigung. | Höhe über dem Meere. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 126 Fuß | A. | 2094 Ruthen Transport. | | | |
| 155 „ | 1 : 944 Fl. | 123 „ | | 756 „ | 1 : 345 Fl. | 128 Fuß | |
| 300 „ | 1 : 419 St. | 131 „ | | 642 „ | 1 : ∞ | 128 „ | |
| 333 „ | 1 : 407 „ | 140 „ | | 570 „ | 1 : 1147 St. | 133 „ | B. |
| 1176 „ | 1 : 1266 „ | 152 „ | | 1659 „ | 1 : 2778 „ | 141 „ | |
| 130 „ | 1 : 620 „ | 155 „ | | 1048 „ | 1 : 2514 „ | 146 „ | |
| 2094 Ruthen Transport. | | | | 6769 Ruthen Transport. | | | |

# Magdeburg-Leipzig.


MAGDEBURG
Wanzleben
Ochersleben
Burg
Schönebeck
Aschersleben
Kalbe
Bernburg
Zerbst
Aken
CÖTHEN
DESSAU
Cöthen
Wettin
HALLE
Bitterfeld
Delitzsch
Merseburg
Düben
Eilenburg
Weißenfels
LEIPZIG
Lützen
Barby
Saale
Elbe
Wittenberg
Dessauer R.
Leipziger R.
Mulde
Parey
Loburg
Leitzkau
Gnadau
Egeln
Hecklingen
Staßfurth
Ermsleben
Hadmersleben
Groningen
Kroppenstedt
Langen Weddingen
Tarthun
Zörbig
Radegast
Roguhn
Jessnitz
Brehna
Landsberg
Lauchstedt
Schafstädt
Lützen
Markranstadt
Taucha
Borsdorf
Brandis
Zwenkau
Teuchern
Zeitz
Naumburg
Weißenfels
Lützen
Leipzig
Merseburg
Halle
Bernburg
Aschersleben
Staßfurth
Barby
Calbe
Saale
Elbe
Zerbst
Aken
Dessau
Cöthen

| Länge in pr. Ruthen. | Neigung. | Höhe über dem Meere. | |
|---|---|---|---|
| 6769 „ | Transport. | | |
| 268 „ | 1 : 966 | Fl. 145 Fuß | |
| 320 „ | 1 : 301 | St. 159 „ | |
| 723 „ | 1 : ∞ | 159 „ | C. |
| 300 „ | 1 : 419 | Fl. 150 „ | |
| 200 „ | 1 : 626 | St. 154 „ | |
| 579 „ | 1 : 559 | Fl. 149 „ | |
| 410 „ | 1 : 1789 | „ 144 „ | |
| 330 „ | 1 : 1827 | St. 146 „ | |
| 477 „ | 1 : 513 | „ 176 „ | |
| 1167 „ | 1 : 300 | „ 203 „ | |
| 230 „ | 1 : ∞ | 203 „ | |
| 410 „ | 1 : 686 | „ 210 „ | |
| 447 „ | 1 : 731 | „ 218 „ | |
| 210 „ | 1 : 432 | Fl. 212 „ | |
| 331 „ | 1 : 502 | St. 220 „ | D. |
| 124 „ | 1 : 619 | „ 222 „ | |
| 60 „ | 1 : ∞ | 222 „ | |
| 740 „ | 1 : 308 | „ 251 „ | |
| 700 „ | 1 : 1200 | St. 258 „ | |
| 370 „ | 1 : 701 | Fl. 252 „ | |
| 480 „ | 1 : 1920 | St. 255 „ | |
| 370 „ | 1 : 720 | Fl. 249 „ | |
| 650 „ | 1 : 310 | „ 244 „ | |
| 16,665 Ruthen Transport. | | | |

| Länge in pr. Ruthen. | Neigung. | Höhe über dem Meere. | |
|---|---|---|---|
| 16,665 „ | Transport. | | |
| 670 „ | 1 : 300 | St. 251 Fuß | |
| 1580 „ | 1 : 1015 | „ 269 „ | |
| 477 „ | 1 : 1431 | Fl. 265 „ | |
| 1198 „ | 1 : 486 | St. 295 „ | |
| 330 „ | 1 : 341 | Fl. 283 „ | |
| 340 „ | 1 : 1224 | St. 287 „ | |
| 752 „ | 1 : 334 | „ 313 „ | |
| 530 „ | 1 : 693 | „ 322 „ | E. |
| 1473 „ | 1 : 300 | Fl. 264 „ | |
| 50 „ | 1 : ∞ | 264 „ | |
| 1220 „ | 1 : 302 | St. 312 „ | |
| 729 „ | 1 : 426 | „ 332 „ | |
| 520 „ | 1 : 476 | „ 346 „ | |
| 1024 „ | 1 : 360 | „ 380 „ | F. |
| 710 „ | 1 : ∞ | 380 „ | |
| 340 „ | 1 : 1020 | „ 384 „ | G. |
| 408 „ | 1 : 576 | „ 475 „ | |
| 351 „ | 1 : 888 | Fl. 380 „ | |
| 223 „ | 1 : ∞ | 380 „ | |
| 554 „ | 1 : 300 | „ 358 „ | |
| 272 „ | 1 : ∞ | 358 „ | |
| 1058 „ | 1 : 300 | „ 315 „ | H. |
| 103 „ | 1 : ∞ | 315 „ | |
| 31,577 pr. Ruthen = 118,919 Meter | | | |

= 26,76 Wegstunden = 16,05 Meilen.

A. Bahnhof zu Magdeburg. B. Schönebeck. C. Saale-Brücke. D. Cöthen. E. Halle. F. Schkeuditz. G. Preußisch-sächsische Grenze. H. Bahnhof zu Leipzig. — Die meisten Curven der Bahn haben Radien von 600 Ruthen; jedoch sind zwei, bei Buckau und Leipzig, von 250 Ruthen ausgeführt.

Was die Construction des Oberbaues der Bahn betrifft, so sind zum ersten Geleise Brückformschienen angewendet, von denen der laufende Fuß 14 ℔ wiegt. Diese Schienen sind auf kieferne Langschwellen aufgeschraubt, welche von $7\frac{1}{2}$ zu $7\frac{1}{2}$ Fuß in eichenen Querschwellen eingelassen sind. Zum zweiten Geleise wurden dagegen Vignolschienen angewendet, welche per laufenden Fuß 18 ℔ wiegen. Diese wurden unmittelbar auf eichenen Querschwellen, welche von Mitte zu Mitte 3 Fuß von einander liegen, durch Hakennägel befestigt. Zur Sicherung der Schienen-Stoß-Enden, und um solche recht sorgfältig verbinden zu können, wurden unter die Stöße noch eichene Langhölzer zwischen die anstoßenden Querhölzer gelegt; auf diese Langhölzer wurden schmiedeiserne Unterlageplatten oder Stühle eingelassen, und die Füße der Schienen mittelst besonderer Oberbleche und starker Schrauben aufgeschraubt. Das zweite Geleise war am 15. Mai 1843 vollständig hergestellt.

Durch die vorsichtige Projection der Linie sind die Dammarbeiten im Ganzen unbedeutend; die bedeutendsten Schüttungen sind durch die Thäler der Sülze, bei Wulfen, der Ziethe, der Fuhne und der Räude erforderlich geworden, und erreichen eine Höhe von 28 — 31 Fuß. Die größten und längsten Einschnitte befinden sich bei Westerhüsen, Wulfen und Göttnitz, und sind zum Theil 24 Fuß tief. — Die Kronenbreite des Bahndammes ist 22 Fuß.

Der Magdeburger Bahnhof und die Brücke über die Saale sind die merkwürdigsten Bauwerke auf der Bahn. Zur Anlage des magdeburger Bahnhofs, welcher theilweise im Elbebette gegründet ist, wurde eine 1805 Fuß lange, theils auf Felsen, theils auf Pfahlrost, und theils mittelst Senkkasten hergestellte, Quaimauer, bis zur Höhe des Planums, 16 Fuß über dem 0 Punkt des Elbepegels aufgeführt, und der Zwischenraum mit Erde ausgefüllt. — Die Brücke über die Saale bei Grițena ist 1655 Fuß lang, hat 5 massive Wasserpfeiler und 22, ebenfalls massive, Landpfeiler. Der von Holz construirte Oberbau besteht aus 2, dicht neben einander liegenden, jedoch isolirten, Brücken, so daß die eine Hälfte abgetragen und erneuert werden kann, ohne daß die andere Hälfte dadurch gestört wird. — Die Bahn hat ferner 43 kleine Brücken und 53 Durchlässe, und wird an 5 Punkten von Staatsstraßen durchkreuzt.

Die Bahnstrecke von der preuß. Grenze bis Leipzig, von $1\frac{1}{2}$ Meilen Länge, ist auf Kosten der leipzig-dresdener Eisenbahngesellschaft erbaut worden, wofür dieselbe von der Brutto-Einnahme für die auf dieser Strecke beförderten Personen und Güter einen verhältnißmäßigen, durch Vertrag festgestellten Antheil erhält. Der Betrieb wird jedoch auf der ganzen Bahnstrecke von der magdeburger Gesellschaft besorgt.

Es ist gegenwärtig im Project, die Stadt Bernburg mit Cöthen durch eine Zweigbahn zu verbinden. Diese Bahn wird 4600 Ruthen lang werden, und ist zu 338,650 ℳ veranschlagt; jedoch sind der Sicherheit wegen 400,000 ℳ zum Anlagecapital bestimmt. Die herzogl. Regierung zu Bernburg sichert der Actiengesellschaft bedeutende Vortheile, gibt zum Theil das Gelände, so wie Steine und Kies zu den Bahnhofgebäuden unentgeldlich her, und betheiligt sich ferner mit 50,000 ℳ in Actien bei dem Unternehmen.

### Anlage- und Einrichtungskosten der magdeburg-leipziger Bahn bis Ende 1843.

| | | |
|---|---|---|
| 1) | Vorarbeiten, allgemeine Kosten, Grundentschädigungen, Zinsen während des Baues . . . | 567,136 ℳ |
| 2) | Erdarbeiten, Brücken, Durchlässe, Wegübergänge | 740,632 „ |
| 3) | Oberbau der Bahn . . . . . | 917,293 „ |
| 4) | Kosten des Doppelgeleises . . . . . | 800,889 „ |
| 5) | Gebäude und Bahnhöfe . . . . . | 284,546 „ |
| | Transport | 3,310,496 ℳ |

| | | |
|---|---|---|
| | Transport | 3,310,496 Thlr. |
| 6) | Betriebsmittel: 20 Locomotiven und 15 Tender, 8 Personenwagen I. Classe, 26 Wagen II. Classe, 67 Wagen III. Classe, 6 Gepäck-, 120 Güter-, 4 Viehtransport-, 18 Kies-Wagen 4 Schneepflüge u. s. w. | 588,004 „ |
| 7) | Coaks-Oefen | 20,209 „ |
| 8) | Coaks-Brennerei (Vorräthe) | 68,135 „ |
| 9) | Reparatur-Werkstätte (Ausrüstung) | 36,235 „ |
| 10) | do. do. (Vorräthe) | 52,543 „ |
| 11) | Capitalien (ausgeliehene) | 193,597 „ |
| 12) | Effecten-Conto, angekaufte Prioritäts-Actien | 184,128 „ |
| 13) | Vorschuß-Conto | 10,017 „ |
| 14) | Wechsel-Conto | 290 „ |
| 15) | Cassen-Bestand | 893 „ |
| | Summe | 4,464,547 Thlr. |

Die Baurechnungen der Bahn und Gebäude sind noch nicht definitiv abgeschlossen.

Der Hauptrechnungs-Abschluß vom Jahr 1844 stellt sich, wie folgt:

**Debitoren.**

| | | |
|---|---|---|
| 1) | Die Bahn mit Doppelgeleise | 3,027,422 Thlr. |
| 2) | Bahnmaterialien (Reserve-Schienen) | 1761 „ |
| 3) | Bahnhöfe und Gebäude | 302,575 „ |
| 4) | Betriebsmittel | 626,210 „ |
| 5) | Coaks-Oefen | 20,231 „ |
| 6) | Coaks-Brennerei (Vorräthe) | 32,479 „ |
| 7) | Reparatur-Werkstätte (Ausrüstung) | 36,412 „ |
| 8) | do. do. (Vorräthe) | 53,891 „ |
| 9) | Capitalien, ausgeliehene | 180,742 „ |
| 10) | Effecten-Conto | 161,070 „ |
| 11) | Vorschuß-Conto | 551 „ |
| 12) | Cassen-Bestand | 13,547 „ |
| | Summe | 4,456,891 Thlr. |

**Creditoren.**

| | | |
|---|---|---|
| a) | Actien-Capital-Conto | 2,300,000 Thlr. |
| b) | Actionärs, für Dividende vom Jahr 1844 und Reste aus früheren Jahren | 207,598 „ |
| c) | Für ausgelooste und noch einzulösende Prioritäts-Actien | 700 „ |
| d) | Amortisations-Fonds | 41,500 „ |
| e) | Prioritäts-Actien-Capital-Conto | 1,758,500 „ |
| f) | Prioritäts-Actionärs, für Zinsen | 36,034 „ |
| g) | Reserve-Fonds | 98,524 „ |
| h) | Saldo der laufenden Rechnungen | 14,035 „ |
| | Summe wie oben | 4,456,891 Thlr. |

Finanzverhältnisse.

Die Kosten der Anlage wurden beigebracht durch:

| | |
|---|---|
| 23,000 Stammactien à 100 ℳ (ohne Zinsengarantie) datirt vom 1. März 1840 . . . . . | 2,300,000 ℳ |
| 7,000 Prioritäts-Actien à 100 ℳ zu 4 %, datirt vom 1. Juli 1840 . . . . . | 700,000 „ |
| 11,000 Prioritäts-Actien à 100 ℳ zu 4 %, datirt vom 1. Juli 1842 . . . . . | 1,100,000 „ |
| Nennwerth der Actien | 4,100,000 ℳ |

Die Stammactien erhalten keine feste Zinsen, sondern der Reinertrag wird jährlich vertheilt, welcher jedoch nicht 10 % übersteigen darf. Die Dividende betrug 1840 = 4 %, 1841 = 5 % 1842 = 7 %, 1843 = 10 %, 1844 = 9 %. Die Dividendenscheine, deren stets 4 ausgegeben werden, sind am 1. März fällig. Die Prioritäts-Actien sind mit Coupons für je 4 Jahre versehen, die am 2. Januar und 1. Juli zahlbar sind. Die Tilgung besteht aus 10,500 ℳ jährlich, durch Verloosungen am 1. Juli, so daß die Anleihe 1874 getilgt seyn wird. — Nach §. 42 des Gesetzes vom 3. November 1838 bleibt dem Staate vorbehalten, das Eigenthum der Bahn mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen, jedoch kann die Abtretung nicht eher, als nach Verlauf von dreißig Jahren, von dem Zeitpunkt der Transport-Eröffnung gefordert werden. Der früheste Termin ist also der 18. August 1870. Der Staat bezahlt in diesem Fall an die Gesellschaft den fünfundzwanzigfachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche an sämmtliche Actionäre im Durchschnitt der letzten fünf Jahre ausbezahlt worden ist, und übernimmt die Schulden der Gesellschaft.

An Transportmitteln waren am 8. April 1845 vorhanden: 20 Locomotiven, 17 Tender, 8 Personenwagen I. Classe, 32 II. Classe, 67 III. Classe (davon 22 ohne Verdeck), 10 Gepäck-, 104 vierrädrige und 20 achträdige Güter-, 4 Vieh-, 18 Kies-Wagen, 4 Schneepflüge. Außerdem mit der berlin-anhaltischen Eisenbahn gemeinschaftlich 115 Güter-, Gepäck- und Equipage-Wagen. Die Gesellschaft hat an deren Anschaffungskosten $^2/_7$ zu bezahlen.

Die Locomotiven verbrauchten auf jeder durchfahrenen Meile für 29 Ctr. 4 ℔ Coaks, den Scheffel zu 11 Ctr. gerechnet.

Die Eröffnung der Bahn erfolgte theilweise, und zwar von Magdeburg bis Schönebeck am 29. Juni 1839, von Schönebeck bis zur Saale am 8. September 1839, von der Saale bis Cöthen am 19. Juni 1840, von Cöthen bis Halle am 22. Juli 1840, und in ihrer ganzen Länge bis Leipzig am 18. August 1840.

Die Förderung auf der Bahn geschieht nur durch Dampfkraft. Täglich werden 3 Personen- und 2 Güterzüge, mit denen auch Personen in II. und III. Classe befördert werden, von jedem Endpunkte aus gemacht. Die Fahrt der Personenzüge dauert 3 Stunden, und die der Güterzüge $5^3/_4$ Stunden.

University of MICHIGAN



Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

| Stationen. (Nach der Reihenfolge.) | Entfernung in Meilen. | Dauer der Fahrt. | Preise der Plätze. I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | Sgr | Sgr | Sgr |
| Magdeburg bis Schönebeck . | 2 | — 15 | 12 | 8 | 5 |
| „ „ Gnadau . . . | 2,75 | — 30 | 17 | 11 | 7 |
| „ „ zur Saale . . | 3,75 | — 45 | 21 | 14 | 9 |
| „ „ Cöthen. . . . | 6,75 | 1. 30 | 40 | 27 | 17½ |
| „ „ Stumsdorf . | 8,87 | 1. 45 | 54 | 36 | 23 |
| „ „ Halle . . . . | 11,50 | 2. 15 | 69 | 46 | 29 |
| „ „ Schkeuditz . . | 14 | 2. 45 | 84 | 56 | 35 |
| „ „ Leipzig . . . . | 15,75 | 3 — | 96 | 64 | 40 |
| Magdeburg „ Berlin . . . . | 27 | 5. 45 | 140 | 95 | 60 |
| „ „ Braunschweig | 13,75 | 3. 45 | 85 | 55 | 35 |
| Halle bis Berlin . . . . . | 25 | 5. 30 | 149 | 99 | 61½ |
| Leipzig „ „ . . . . . | 29 | 6. 15 | 165 | 110 | 70 |
| **Stationen.** (Nach dem Alphabet.) | | | | | |
| Cöthen bis Halle . . . . . | 4,75 | — 45 | 29 | 19 | 11½ |
| „ „ Leipzig . . . . . | 9 | 1. 30 | 56 | 37 | 22½ |
| „ „ zur Saale . . . . | 3 | — 35 | 19 | 13 | 8½ |
| Halle bis Leipzig . . . . . | 4,25 | — 45 | 27 | 18 | 11 |
| „ „ zur Saale . . . . | 7,75 | 1. 30 | 48 | 32 | 20 |
| Leipzig zur Saale . . . . . | 12 | 2. 15 | 75 | 50 | 31 |

Kleine Kinder, welche getragen werden, sind frei; bis zu 10 Jahren zahlen je zwei 1 Billet, oder ein Kind kann mit seinem Billet in der zunächst höheren Classe fahren.

Jeder Reisende hat 50 ℔ Gepäck frei; für Ueberfracht werden für 10 ℔ 2½ Sgr von Magdeburg bis Leipzig berechnet.

**Fahrtaxe für Equipagen in preuß. Thalern.**

| Von | nach Magdeburg. | | | nach Cöthen. | | | nach Halle. | | | nach Leipzig. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. | I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. | I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. | I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. |
| Magdeburg | — | — | — | 7 | 5¼ | 4⅔ | 11½ | 8⅝ | 7⅔ | 16 | 12 | 10⅔ |
| Cöthen . . . | 7 | 5¼ | 4⅔ | — | — | — | 4½ | 3⅜ | 3 | 9 | 6¾ | 6 |
| Halle . . . . | 11½ | 8⅝ | 7⅔ | 4½ | 3⅜ | 3 | — | — | — | 4½ | 3¾ | 3 |
| Leipzig . . . | 16 | 12 | 10⅔ | 9 | 6¾ | 6 | 4½ | 3⅜ | 3 | — | — | — |

Personen im eigenen Wagen zahlen II. Classe, und die auf dem Bock mitfahrenden Personen III. Classe.

**Tarif für den Transport von Pferden in preuß. Thalern.**

| Von | nach Magdeburg. | | | nach Cöthen. | | | nach Halle. | | | nach Leipzig. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1 Stück. | 2 Stück. | 3 Stück. | 1 Stück. | 2 Stück. | 3 Stück. | 1 Stück. | 2 Stück. | 3 Stück. | 1 Stück. | 2 Stück. | 3 Stück. |
| Magdeburg | — | — | — | 4½ | 6⅚ | 9 | 7½ | 11⅛ | 15 | 10 | 15 | 20 |
| Cöthen . . . | 4½ | 6⅚ | 9 | — | — | — | 3⅓ | 5 | 6⅔ | 5⅚ | 8¾ | 11⅔ |
| Halle . . . . | 7⅓ | 11⅛ | 15 | 3⅓ | 5 | 6⅔ | — | — | — | 3½ | 5⅓ | 7⅓ |
| Leipzig . . . | 10 | 15 | 20 | 5⅚ | 8¾ | 11⅔ | 3⅔ | 5⅓ | 7⅓ | — | — | — |

Nach den andern Stationen im Verhältniß.

Der Transport von Schlachtvieh kostet für die ganze Bahnstrecke: 1 Rindvieh 4½ Ngr., 1 Schwein 40 Sgr., 1 Schaf 29 Sgr., 1 Kalb 20 Sgr.

**Tarif für Fracht, Eilgüter und Producte in Silbergroschen.**

| Pro Ctr. Von | nach Magdeburg. | | | nach Cöthen. | | | nach Halle. | | | nach Leipzig. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Güterfracht. | Eilfracht. | Producte. | Güterfracht. | Eilfracht. | Producte. | Güterfracht. | Eilfracht. | Producte. | Güterfracht. | Eilfracht. | Producte. |
| Magdeburg | — | — | — | 4¼ | 6 | 2¾ | 5½ | 9¾ | 4¾ | 8 | 14¼ | 6¾ |
| Cöthen . . . | 4¼ | 6 | 2¾ | — | — | — | 1¼ | 3¾ | 2 | 3¾ | 8¼ | 4 |
| Halle . . . . | 5½ | 9¾ | 4¾ | 1¼ | 3¾ | 2 | — | — | — | 2½ | 4½ | 2 |
| Leipzig . . . | 8 | 14¼ | 6¾ | 3¾ | 8¼ | 4 | 2½ | 4½ | 2 | — | — | — |

Für das Abholen oder Hinſchaffen der Güter zum Eigenthümer 6 Sgr pro Ctr.; ebenſo für das Auf- und Abladen der Güter im Bahnhofe 6 Sgr. — Der Verluſt der Güter wird mit 50 Rthl pro Ctr. garantirt. — Pakete unter 40 ℔ unterliegen dem Poſtzwange.

Die Frequenz der Bahn ſeit dem Jahr 1840 war:

| Jahr. | Perſonen. | Einnahme. | Güter. | Einnahme. | Geſammt-Einnahme. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Rthl | Ctr. | Rthl | Rthl |
| 1840 | 353,201 | — | 107,669 | — | — |
| 1841 | 511,564 | 272,162 | 570,815 | 139,817 | 421,672 |
| 1842 | 544,782 | 306,547 | 891,272 | 173,902 | 523,724 |
| 1843 | 620,626 | 345,087 | 1,494,735 | 294,964 | 669,540 |
| 1844 | 685,953 | 365,161 | 1,375,421 | 299,270 | 680,353 |

Von den Einnahmen des Jahres 1844 entfallen auf

| | |
|---|---|
| den eigenen Betrieb . . . . . | 497,483 Rthl |
| Antheil an der berlin-anhalter Bahn . . . . . | 182,870 „ |
| Alſo in Summa wie oben | 680,353 Rthl |

Die Betriebs-Ausgaben beliefen ſich 1841 auf 56,71 %, 1842 = 48,74 %, 1843 = 44,52 %, 1844 = 44,25 %.

Die Unterſtützungskaſſe für die Bahnbeamten beſaß am 1. April 1845 einen Fonds von 14,906 Rthl.

---

## 14. Magdeburg-Oſchersleben-Halberſtadt.

Zugskarte bei O:=Z: 15.

Gleichzeitig mit dem Bau der magdeburg-leipziger Bahn bildete ſich eine Geſellſchaft für den Bau einer Verbindungsbahn zwiſchen Magdeburg, Halberſtadt und Braunſchweig, welche am 18. Juni 1840 conceſſionirt wurde. Erſt am 10. April 1841 wurden die auf die Eiſenbahnverbindung bezüglichen Verträge zwiſchen Preußen, Braunſchweig und Hannover Behufs einer Eiſenbahnlinie abgeſchloſſen, welche Magdeburg mit Minden verbinden ſoll, wo ſich dann die cöln-belgiſche Bahn anſchließen wird. — Die Richtung der Bahn wurde von Magdeburg über Groß-Oſchersleben nach Halberſtadt, und von Groß-Oſchersleben nach Wolfenbüttel zum Anſchluß an die braunſchweig-harzburger Bahn feſtgeſtellt. Die braunſchweigiſche Regierung übernahm aber den Bau der Strecke von Wolfenbüttel nach Groß-Oſchersleben auf eigene Rechnung, ſo daß der Actiengeſellſchaft nur die Bahn von Magdeburg nach Halberſtadt übrig blieb. — Die Beſtätigungsurkunde, durch welche das Statut genehmigt und der

Gesellschaft unter dem Namen „Magdeburg-Halberstädter-Eisenbahn-Gesellschaft", mit einem Grundcapital von 1,700,000 ℳ, die Rechte einer Corporation verliehen wurden, ist vom 14. Januar 1842 datirt.

Nachdem im Winter von $18^{41}/_{42}$ die Vorarbeiten vollendet waren, begann am 21. März 1842 der Bau der Bahn, und wurde trotz ungünstiger Witterung und Hochgewässer in nicht vollen 16 Monaten vollendet und gleichzeitig mit der braunschweiger Bahn am 15. Juli 1843 eröffnet.

Die magdeburg-leipziger und die magdeburg-halberstädter Bahn haben zu Magdeburg einen gemeinschaftlichen Bahnhof am Fürstenwall. Die Bahn führt sodann mit einem besonderen dritten Geleise neben der magdeburg-leipziger Bahn durch die Festungswerke nach dem $^1/_2$ Meile entfernten Betriebs-Bahnhofe bei Buckau, zieht von da über Bottmersdorf, Klein- und Groß-Germersleben, Klein-Oschersleben und Hadmersleben nach Groß-Oschersleben, dem Verbindungspunkt mit der Bahn von Wolfenbüttel, hierauf seitwärts über Nienhagen nach Halberstadt. — Die Gesammtlänge der Bahn ist 7,86 geogr. Meilen; davon kommen 5,16 Meilen auf die Strecke von Magdeburg bis Groß-Oschersleben, und 2,7 Meilen auf die Zweigbahn von Groß-Oschersleben nach Halberstadt.

**Nivellement der Bahn von Magdeburg nach Halberstadt.**

| Länge in Ruthen à 12 Fuß. | Neigung. | Höhe am Endpunkte über dem Elbepegel. | |
|---|---|---|---|
| | | 21 Fuß | A. |
| 156 Rth. | 1 : 944 | Fl. 19 „ | |
| 300 „ | 1 : 420 | St. 27 „ | |
| 184 „ | 1 : 407 | „ 32 „ | |
| 1680 „ | 1 : 304 | „ 100 „ | |
| 480 „ | 1 : 395 | „ 115 „ | |
| 360 „ | 1 : 5400 | „ 108 „ | |
| 560 „ | 1 : 314 | „ 129 „ | |
| 360 „ | 1 : 348 | „ 141 „ | |
| 40 „ | 1 : ∞ | 141 „ | B. |
| 480 „ | 1 : 310 | „ 160 „ | |
| 640 „ | 1 : 1011 | „ 168 „ | |
| 260 „ | 1 : 318 | Fl. 158 „ | |
| 730 „ | 1 : 429 | „ 136 „ | |
| 120 „ | 1 : 720 | „ 138 „ | |
| 600 „ | 1 : 300 | „ 114 „ | |
| 240 „ | 1 : 1029 | „ 111 „ | |
| 40 „ | 1 : ∞ | 111 „ | |
| 7230 Ruthen Transport. | | | |

| Länge in Ruthen à 12 Fuß. | Neigung. | Höhe am Endpunkte über dem Elbepegel. | |
|---|---|---|---|
| 7230 Rth. Transport. | | | |
| 240 „ | 1 : 450 | Fl. 105 Fuß | |
| 240 „ | 1 : ∞ | 105 „ | |
| 1920 „ | 1 : 1800 | St. 118 „ | |
| 320 „ | 1 : 310 | „ 130 „ | |
| 141 „ | 1 : ∞ | 130 „ | C. |
| 400 „ | 1 : 462 | Fl. 120 „ | |
| 380 „ | 1 : 1900 | St. 122 „ | |
| 600 „ | 1 : 1286 | „ 128 „ | |
| 520 „ | 1 : 945 | „ 134 „ | |
| 160 „ | 1 : 1129 | „ 136 „ | |
| 360 „ | 1 : 1054 | „ 140 „ | |
| 280 „ | 1 : 542 | „ 146 „ | |
| 600 „ | 1 : 511 | „ 160 „ | |
| 200 „ | 1 : 480 | „ 165 „ | |
| 800 „ | 1 : 414 | „ 189 „ | |
| 960 „ | 1 : 320 | „ 225 „ | |
| 100 „ | 1 : ∞ | 225 „ | D. |
| 15,451 Ruthen = 58,188 Meter | | | |

= 13,09 Wegstunden = 7,86 geogr. Meilen.

A. Bahnhof zu Magdeburg. B. Langenweddingen. C. Oschersleben. D. Halberstadt.

Der Bahndamm zwischen Magdeburg und Groß-Oschersleben ist eben so, wie die Fortsetzung nach Braunschweig, für zwei Geleise 24 Fuß breit, die Zweigbahn nach Halberstadt jedoch nur für ein Geleise erbaut. — Die Erdarbeiten so wie auch die Brückenbauten in der Bahn sind sehr unbedeutend. Zum Oberbau sind Vignolschienen angewendet, welche an den Stößen auf kurzen Langschwellen und in der Zwischenlänge auf 3 Fuß von einander liegenden Querschwellen durch Hakennägel befestigt sind. Die Schienenstöße sind durch Unterlagsplatten und durch Holz-Schrauben und Bleche gesichert. Das Gewicht der Schienen ist per laufenden Fuß 18 ℔. Auf der Hauptbahn ist vorläufig erst ein Geleise gelegt worden. Die Spurweite ist die gesetzlich preußische, von 4 Fuß $6^7/_8$ Zoll rheinl.

Anlagekosten nach dem Rechnungsabschluß vom 30. April 1844.

A. Ausgaben.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) | Erdarbeiten | 115,071 | ℳ |
| 2) | Grundentschädigungen | 151,556 | „ |
| 3) | Brücken und Durchlässe | 22,460 | „ |
| 4) | Weg-Uebergänge | 13,834 | „ |
| 5) | Oberbau (das Schienengeleise) | 532,969 | „ |
| 6) | Abtheilungszeichen | 8,477 | „ |
| 7) | Gebäude in den Bahnhöfen nebst kl. Stationen | 179,391 | „ |
| 8) | Maschinen und Wagen | 220,150 | „ |
| 9) | Directionskosten | 28,545 | „ |
| 10) | Vorarbeiten, Pläne und diverse Unkosten | 22,772 | „ |
| 11) | Verzinsung des Actiencapitals | 38,243 | „ |
| 12) | Vorschuß-Conto | 141,600 | „ |
| 13) | Grundabgaben | 6 | „ |
| 14) | Diverse Conto's, Saldo's laufender Rechnungen | 13,163 | „ |
| 15) | Depositen-Conto 125,000 ℳ in Bahnactien, und 71,800 ℳ in Pfandbriefen und Prioritätsactien | 199,437 | „ |
| 16) | Capitalien gegen Pfand ausgeliehen | 10,000 | „ |
| 17) | Cassa-Conto, Bestand für den Monat Mai | 36,898 | „ |
| | Summe | 1,734,572 | ℳ |

B. Einnahmen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) | Actien-Capital-Conto (17,000 Stück à 100 ℳ) | 1,700,000 | ℳ |
| 2) | Extraordinäre Einnahmen | 14,579 | „ |
| 3) | Zinsen-Conto | 9,785 | „ |
| 4) | Actionäre | 132 | „ |
| 5) | Herzogl. braunschweigische Eisenbahn-Commission | 9,551 | „ |
| 6) | Oschersleben'er Restaurations-Pachtgelder | 525 | „ |
| | Summe wie oben | 1,734,572 | ℳ |

Die Gesellschaft besitzt noch folgende Geldmittel, welche von vorstehenden Ausgaben in Abzug zu bringen sind:

1) 125,000 ℳ in Actien der magdeburg-halberstadter Eisenbahn;
2) 71,800 „ in Prioritäts-Actien und Pfandbriefen;
3) 10,000 „ in ausgeliehenen Capitalien;
4) 7,000 „ in baarem Cassen-Bestand;

213,800 ℳ in Summa.

Von diesem Bestande und den unter Pos. 17 aufgeführten Geldern sind noch verschiedene Zahlungen zu leisten, so daß der Gesellschaft nach der Abrechnung wahrscheinlich noch ein Reservefonds von 200,000 ℳ verbleiben wird. Hiernach würde das auf die Anlage der Bahn verwendete Capital sich auf 1,534,600 ℳ belaufen. — Von den gefertigten 17,000 Actien wurden nur 15,747 untergebracht; die andern sind noch im Besitze der Gesellschaft. — 1843 erhielten die Stammactien für $4\frac{1}{2}$ Monat $1\frac{3}{4}$ ℳ und 1844: 3 ℳ Dividende.

Die Förderung auf der Bahn geschieht nur durch Dampfkraft; in 1 Stunde werden 5 Meilen zurückgelegt. Täglich werden von jedem Endpunkte 2 Personen- und 1 Güterzug befördert. — Contractlich hat die magdeburg-leipziger Eisenbahngesellschaft auf fünf Jahre den Betrieb auf der magdeburg-halberstadter Eisenbahn mit übernommen.

### Tarif für die Personenbeförderung, Distanzen und Fahrzeit.

| Stationen. (Nach der Reihenfolge.) | Entfernung. | Dauer der Fahrt. | Preise der Plätze. I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Meilen. | St. M. | Sgr | Sgr | Sgr |
| Magdeburg bis Langenweddingen | 2 | — 15 | 12 | 8 | 5 |
| „ „ Blumberg . . . . | 2,75 | — 30 | 17 | 11 | 7 |
| „ „ Hadmersleben . | 4 | — 45 | 24 | 16 | 10 |
| „ „ Oschersleben . . | 5 | 1 — | 30 | 20 | $12\frac{1}{2}$ |
| „ „ Nienhagen . . . | 6,5 | 2 — | 39 | 26 | $16\frac{1}{2}$ |
| „ „ Halberstadt . . . | 7,75 | 2. 30 | 45 | 30 | 20 |
| Magdeburg „ Braunschweig . | 13,75 | 3. 45 | 85 | 55 | 35 |
| **Stationen.** (Nach dem Alphabet.) | | | | | |
| Hadmersleben bis Braunschweig | 9,75 | 3 — | $58\frac{1}{2}$ | 39 | $25\frac{1}{2}$ |
| „ „ Halberstadt. . | 3,75 | 1. 45 | $22\frac{1}{2}$ | 15 | 10 |
| „ „ Oschersleben . | 1 | — 15 | 6 | 4 | 3 |
| Halberstadt bis Braunschweig . . | 11,5 | 2. 45 | 70 | 45 | 30 |
| „ „ Oschersleben . . . | 2,75 | 1 — | $16\frac{1}{2}$ | 11 | 7 |
| Oschersleben „ Braunschweig . . | 8,75 | 2. 45 | $52\frac{1}{2}$ | 35 | $22\frac{1}{2}$ |

Kleine Kinder, welche getragen werden, sind frei; zwei Kinder unter 10 Jahren können auf 1 Billet reisen. Ein Kind unter 10 Jahren kann mit seinem Billet in der zunächst höheren Classe reisen, und in der III. Classe hat ein Erwachsener mit einem Kinde unter 10 Jahren nur ein Billet II. Classe zu lösen.

Jeder Reisende hat 50 ℔ Gepäck frei. Für Uebergewicht wird bezahlt: für jede 10 ℔ (wobei Zwischenpfunde für voll gerechnet werden), von Magdeburg nach Braunschweig $2^1/_2$ Sgr., und nach Halberstadt $1^1/_2$ Sgr. Von Halberstadt nach Braunschweig 2 Sgr. — Briefe und dem Postzwang unterworfene Pakete, so wie Reisende mit Postfreischein, werden dem Staate unentgeldlich befördert. Dazu hat die Post eigene Wagen.

Reisewagen I. Classe zahlen per Meile 1 Rthl., II. Classe 20 Sgr. — Eine Person im eigenen Wagen zahlt II. Classe. — Für 1 Pferd per Meile 20 Sgr., für 2 Pferde 1 Rthl., für 3 Pferde 2 Rthl.

Güter zahlen 6 ₰, Eilgut 10 ₰, Producte 5 ₰ per Ctr. und Meile und 6 ₰ Aufladerlohn. — Rindvieh 9 Sgr., Schweine $2^1/_2$ Sgr., Schafe $1^1/_6$ Sgr. und Kälber $1^1/_4$ Sgr. per Stück und Meile.

An Betriebsmitteln waren im Juni 1844 vorhanden:

6 Locomotiven nebst Tender, 10 Personenwagen I. und II. Classe, 7 III. Classe bedeckt, 15 III. Classe offen, alle sechsräderig, 7 achträderige Güterwagen mit Verdeck, 12 vierräderige Güterwagen ohne Verdeck, 2 vierräderige Gepäckwagen, 2 Pferdetransportwagen und 3 Schneepflüge; außerdem mit der herzogl. braunschweigischen Eisenbahn gemeinschaftlich: 10 achträderige Güter-, 16 vierräderige bedeckte Güter-, 4 vierräderige Gepäck-, 2 vierräderige offene Transport- und 2 Pferdetransport-Wagen. Für alleinige Rechnung sind noch bestellt: 2 Locomotiven nebst Tender, 2 achträderige Wagen für Bauholz, 13 vierräderige Kohlenwagen.

Die Frequenz seit Eröffnung der Bahn vom 16. Juli 1843 war:

| Jahr. | Personen. | Einnahme. | Güter. | Einnahme. | Gesammt-Einnahme. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Rthl. | Ctr. | Rthl. | Rthl. |
| 1843 | 111,894 | 45,788 | 22,958 | 9,729 | 55,865 |
| 1844 | 220,618 | — | 399,444 | — | 133,222 |

Im Jahr 1844 entfallen auf den eigenen Betrieb 90,553 Rthl.
Antheil an der braunschweigischen Bahn . . . 42,669 „
In Summa wie oben 133,222 Rthl.

# 15. Braunschweig-Magdeburger Eisenbahn.

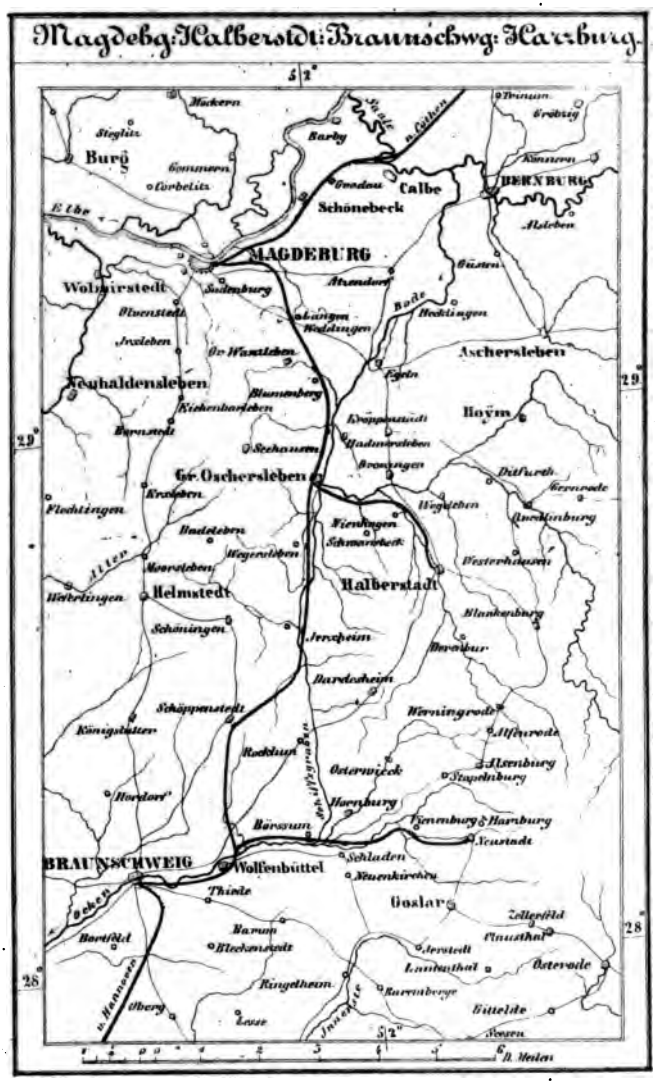
(Wolfenbüttel-Oschersleben.)

Mit Zugskarte.

Am 10. April 1841 schlossen Preußen, Hannover und Braunschweig, in der Absicht, ihre Gebiete durch eine Eisenbahn zu verbinden, welche sich an die von der preußischen Regierung bereits genehmigten Bahnlinien anschließen soll, einen Vertrag ab, wodurch sie sich verpflichtet haben, innerhalb ihrer Gebiete die Errichtung einer Eisenbahn von Magdeburg über Oschersleben nach Braunschweig, Hannover und Minden zu gestatten. Die erste Bahnstrecke in Preußen, von Magdeburg bis Groß-Oschersleben, wurde von einer Actiengesellschaft übernommen und ausgeführt. (Siehe den Artikel Magdeburg-Halberstadt.) Den Bau der Fortsetzung von Groß-Oschersleben bis Wolfenbüttel zum Anschluß an die braunschweig-harzburger Bahn unternahm die braunschweig'sche Regierung auf Staatskosten. — Die Zugsrichtung der Bahn geht von Braunschweig auf der harzburger Bahn bis Wolfenbüttel, von da in ziemlich gerader Richtung an Schöppenstedt, Jerrheim, Wegersleben vorüber und schließt sich zu Oschersleben an den preußischen Bahntheil an. Sowohl der braunschweigische als der preußische Bahntheil hat zu Oschersleben seinen besondern Bahnhof; beide stoßen jedoch aneinander und das Aufnahmsgebäude ist gemeinschaftlich. Die Geleise beider Bahnen sind miteinander verbunden, so daß die Wagen, ohne umzuladen, von der einen Bahn auf die andere übergehen können.

**Nivellement der Bahn von Wolfenbüttel bis Oschersleben.**

| Länge in Ruthen à 16 Fuß. | | Neigung. | | Höhe am Endpunkte über Braunschweig. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 28 | Fuß | 1 | Zoll | Wolfenbüttel. |
| 250 | Rth. | 1 : 6,880 | Fl. | 27 | „ | 5 | „ | |
| 450 | „ | 1 : 556 | St. | 40 | „ | 4 | „ | |
| 750 | „ | 1 : 1,191 | „ | 50 | „ | 5 | „ | |
| 500 | „ | 1 : 800 | „ | 60 | „ | 5 | „ | |
| 900 | „ | 1 : 667 | „ | 82 | „ | 1 | „ | |
| 700 | „ | 1 : 400 | „ | 110 | „ | 1 | „ | |
| 250 | „ | 1 : 602 | „ | 116 | „ | 8 | „ | |
| 450 | „ | 1 : 640 | „ | 127 | „ | 11 | „ | Schöppenstedt. |
| 50 | „ | 1 : ∞ | | 127 | „ | 11 | „ | |
| 1,550 | „ | 1 : 400 | Fl. | 65 | „ | 11 | „ | |
| 50 | „ | 1 : 651 | „ | 64 | „ | 8 | „ | |
| 650 | „ | 1 : 893 | „ | 54 | „ | 10 | „ | Kubitzdamm. |
| 750 | „ | 1 : 2,954 | „ | 49 | „ | — | „ | |
| 7,300 | Rth. | Transport. | | | | | | |


Magdebg: Halberstdt: Braunschwg: Harzburg.
Burg
Calbe
Schönebeck
BERNBURG
MAGDEBURG
Wolmirstedt
Aschersleben
Neuhaldensleben
Hoym
Gr. Oschersleben
Halberstadt
Helmstedt
Schöningen
Jerxheim
Dardesheim
Schöppenstedt
Königslutter
Rocklum
Osterwieck
Hornburg
Börssum
Wolfenbüttel
BRAUNSCHWEIG
Thiede
Goslar
Ringelheim
Osterode
Hittelde
Scesen
D. Meilen

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7,300 | Rth. | Transport. | | | | | |
| 450 | „ | 1 : ∞ | | 49 | Fuß | — Zoll | Preußische Grenze. |
| 450 | „ | 1 : 2,954 | Fl. | 44 | „ | 8 „ | |
| 500 | „ | 1 : ∞ | | 44 | „ | 8 „ | |
| 1,050 | „ | 1 : 2,743 | „ | 38 | „ | 7 „ | Neu-Wegersleben. |
| 1,250 | „ | 1 : ∞ | | 38 | „ | 7 „ | |
| 650 | „ | 1 : 628 | St. | 55 | „ | 4 „ | Oschersleben. |

11,650 Ruthen = 186,400 braunschweiger Fuß = 53143 Meter = 11,96 Wegstunden = 7,18 geogr. Meilen.

Diese Steigungen sind sehr günstig; die Krümmungen sind es ebenfalls, da die kleinsten Radien 300 Ruthen messen.

Das Planum der braunschweig-magdeburger Bahn ist für zwei Geleise, 24 Fuß breit, gebaut, jedoch vorerst nur ein Geleise gelegt worden. Zum Oberbau sind Vignolschienen angewendet, welche an den Stößen auf kurzen Langschwellen, und in der Zwischenlänge auf 3 Fuß von einander liegenden Querschwellen befestigt sind. Die Schienen sind 15 Fuß lang und wiegen per Fuß 18 ℔. Von den Kunstbauten sind noch zwei Brücken über die Oker, in der Nähe des Dorfes Linden, von 192 und 60 Fuß lichter Weite, erwähnenswerth. Außer diesen sind noch 122 Brücken und Durchlässe erforderlich gewesen, deren Mehrzahl jedoch geringfügig ist. Die Betriebsmittel sind mit der braunschweig-harzburger und theilweise auch mit der magdeburg-halberstadter Bahn gemeinschaftlich, und unter diesen Abhandlungen besonders aufgeführt.

**Anlage- und Einrichtungskosten der Bahn von Wolfenbüttel bis Groß-Oschersleben:**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Grundentschädigungen | 163,224 Rthl. |
| 2. | Erdarbeiten | 171,326 „ |
| 3. | Brücken und Canäle | 68,369 „ |
| 4. | Oberbau (das Schienengeleis) | 438,588 „ |
| 5. | Ausweichungen | 16,728 „ |
| 6. | Wegübergänge | 12,261 „ |
| 7. | Einrichtungen der Stationen: Braunschweig 135,692 Rthl., Schöppenstedt 19,417 Rthl., Jerrheim 11,228 Rthl., Wegersleben 10,048 Rthl., Oschersleben 45,161 Rthl. | 221,546 „ |
| 8. | Betriebsmittel: Dampfwagen 114,225 Rthl., Personenwagen 81,690 Rthl., Transportwagen 71,796 Rthl. | 267,711 „ |
| 9. | Administrationskosten | 56,028 „ |
| 10. | Zinsen | 68,910 „ |
| 11. | Extraordinär | 115,309 „ |
| | Summe | 1,600,000 Rthl. |

Die Bahn ist am 16. Juli 1843 in ihrer ganzen Länge von Braunschweig bis Magdeburg eröffnet worden. Täglich werden drei durchlaufende Fahrten in jeder Richtung gemacht, deren Dauer 3 Stunden 30 Minuten beträgt.

Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

| Von **Braunschweig** nach | Entfernung in Meilen | Dauer der Fahrt. | Taxe in guten Groschen 24 = 1 rthl. | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. |
| | | St. M. | | | |
| Wolfenbüttel . . . . | 1,50 | — 15 | 8 | 5 | 3 |
| Schöppenstedt . . . . | 3,75 | — 45 | 19 | 13 | 8 |
| Jerrheim . . . . . | 5,50 | 1. 5 | 27 | 18 | 11 |
| Wegersleben . . . . | 7,50 | 1. 30 | 36 | 24 | 15 |
| Oschersleben . . . . | 8,75 | 2. 30 | 42 | 28 | 18 |
| Halberstadt . . . . . | 11,50 | 3. 15 | 56 | 36 | 24 |
| Magdeburg . . . . | 13,75 | 3. 30 | 68 | 44 | 28 |
| Von **Oschersleben** nach | | | | | |
| Wegersleben . . . . | 1,25 | — 15 | 6 | 4 | 3 |
| Jerrheim . . . . . | 3,25 | — 40 | 15 | 10 | 7 |
| Schöppenstedt . . . . | 5,00 | 1. 5 | 23 | 15 | 10 |
| Wolfenbüttel . . . . | 7,25 | 1. 30 | 34 | 23 | 15 |
| Braunschweig . . . . | 8,75 | 1. 45 | 42 | 28 | 18 |

Kleine Kinder, welche noch getragen werden, sind frei; und für 2 Kinder unter 10 Jahren ist ein Billet zu lösen. Ein Kind unter 10 Jahren kann mit seinem Billet in den zunächst höheren Classen reisen.

Jeder Reisende hat 50 Pfund Gepäck frei; für 10 Pfund Ueberfracht werden erhoben: Von Braunschweig nach Magdeburg 2 Ggr. und nach Halberstadt $1\frac{1}{2}$ Ggr. Für den Transport von Gütern wird per Centner berechnet: Von Braunschweig nach Magdeburg, Eilfracht 8 Ggr. 10 Pf., Güterfracht 5 Ggr. 5 Pf., Producten 4 Ggr. 2 Pf. Von Braunschweig nach Halberstadt, Eilfracht 7 Ggr. 7 Pf., Güterfracht 4 Ggr., Producten 3 Ggr. 8 Pf.

Tarif für den Transport von Equipagen und Pferde.

| Von **Braunschweig** nach | Wagen. | | Pferde. | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | I. Classe. | II. Classe. | 1. | 2. | 3. |
| | rthl. Ggr. | rthl. Ggr. | rthl. Ggr. | rthl. Ggr. | rthl. Ggr. |
| Wolfenbüttel . . . . | 1. 12 | 1 — | 1 — | 1. 12 | 2 — |
| Schöppenstedt . . . . | 3. 18 | 2. 12 | 2. 12 | 3. 18 | 5 — |
| Jerrheim . . . . . | 5. 12 | 3. 16 | 3. 16 | 5. 12 | 7. 8 |
| Wegersleben . . . . | 7. 12 | 5 — | — — | — — | — — |
| Oschersleben . . . . | 8. 18 | 5. 20 | 5. 20 | 8. 18 | 11. 16 |

Die Frequenz auf den braunschweiger Eisenbahnen bestand im Jahr 1843 in 338,730 Personen und die Einnahme betrug 121,156 Rthl. Im Jahr 1844 in 462,502 Personen zu 140,261 Rthl., und für Güter 78,136 Rthl., in Summa 218,397 Rthl. Einnahme.

Hierunter ist jedoch die Frequenz auf der braunschweig-harzburger Bahn und der Antheil an der hannover'schen Bahn mit inbegriffen. Nach einer amtlichen Bekanntmachung betrugen die Gesammteinnahmen aller Bahnen im Jahre 1844 = 228,000 Rthl. Davon sind bezahlt: Zinsen 72,000 Rthl., Extraordinaria 20,000 Rthl. und die Betriebsauslagen 136,000 Rthl.

---

## 16. Braunschweig-Harzburg.

Zugskarte bei O.-Z. 15.

Die harzburger Bahn, welche auf Staatskosten erbaut ist, zieht über Wolfenbüttel und Vienenburg zu der am Fuße des Brocken liegenden Harzburg bei Neustadt. Sie wurde im Jahre 1837 begonnen und schon am 28. November 1838 bis Wolfenbüttel und am 31. October 1841 bis Harzburg eröffnet. Diese Bahn dient hauptsächlich zu Lustfahrten nach dem Harz und zum Holz- und Materialtransport vom Gebirge herab.

**Nivellement der braunschweig-harzburger Bahn.**

| Länge in Ruthen à 16 Fuß. | Neigung | Höhe am Endpunct. 5 Fuß 2 Zoll | Bahnh. z. Braunschweig. |
|---|---|---|---|
| 1,065 Rth. | 1 : 4,090 St. | 9 „ 4 „ | |
| 618 „ | 1 : 1,133 „ | 18 „ 1 „ | |
| 476 „ | 1 : 3,808 „ | 20 „ 1 „ | |
| 400 „ | 1 : 800 „ | 28 „ 1 „ | Wolfenbüttel. |
| 50 „ | 1 : 800 Fl. | 27 „ 1 „ | |
| 200 „ | 1 : ∞ | 27 „ 1 „ | |
| 50 „ | 1 : 2,462 St. | 27 „ 5 „ | |
| 350 „ | 1 : 800 „ | 34 „ 3 „ | |
| 139 „ | 1 : 725 Fl. | 31 „ 4 „ | |
| 200 „ | 1 : ∞ | 31 „ 4 „ | |
| 100 „ | 1 : 600 St. | 34 „ — „ | |
| 125 „ | 1 : 200 „ | 44 „ — „ | |
| 225 „ | 1 : 450 Fl. | 36 „ — „ | |
| 50 „ | 1 : 800 „ | 35 „ 4 „ | |
| 137 „ | 1 : ∞ | 35 „ 4 „ | |
| 100 „ | 1 : 533 St. | 38 „ 4 „ | |
| 250 „ | 1 : 1,067 „ | 41 „ 9 „ | |
| 4,535 Rth. | Transport. | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4,535 | Rth. | Transport. | | | | | | | |
| 248 | „ | 1 : | 283 | St. | 55 | Fuß | 9 | Zoll | |
| 102 | „ | 1 : | 700 | Fl. | 58 | „ | 1 | „ | |
| 255 | „ | 1 : | 1,360 | „ | 55 | „ | 1 | „ | Börssum-Mühle. |
| 97 | „ | 1 : | 1,126 | „ | 53 | „ | 8 | „ | |
| 50 | „ | 1 : | 3,339 | „ | 53 | „ | 11 | „ | |
| 100 | „ | 1 : | 530 | St. | 56 | „ | 8 | „ | |
| 250 | „ | 1 : | 424 | „ | 66 | „ | 3 | „ | |
| 150 | „ | 1 : | 440 | „ | 71 | „ | 11 | „ | |
| 200 | „ | 1 : | 960 | „ | 76 | „ | 6 | „ | |
| 215 | „ | 1 : | 372 | „ | 86 | „ | — | „ | Schladen. |
| 400 | „ | 1 : | 297 | „ | 107 | „ | 2 | „ | |
| 150 | „ | 1 : | 254 | „ | 116 | „ | 7 | „ | |
| 100 | „ | 1 : | 156 | „ | 126 | „ | 10 | „ | |
| 25 | „ | 1 : | ∞ | | 126 | „ | 10 | „ | |
| 50 | „ | 1 : | 386 | „ | 129 | „ | 2 | „ | |
| 100 | „ | 1 : | 254 | „ | 135 | „ | 6 | „ | |
| 400 | „ | 1 : | 167 | „ | 174 | „ | — | „ | |
| 345 | „ | 1 : | 175 | „ | 205 | „ | 5 | „ | |
| 300 | „ | 1 : | 154 | „ | 236 | „ | 8 | „ | |
| 35 | „ | 1 : | 3,360 | „ | 236 | „ | 10 | „ | Vienenburg. |
| 35 | „ | 1 : | 200 | „ | 238 | „ | 11 | „ | |
| 243 | „ | 1 : | 102 | „ | 277 | „ | 6 | „ | |
| 175 | „ | 1 : | 111 | „ | 302 | „ | 10 | „ | |
| 280 | „ | 1 : | 96 | „ | 349 | „ | — | „ | |
| 592 | „ | 1 : | 77 | „ | 474 | „ | — | „ | |
| 219 | „ | 1 : | 58 | „ | 533 | „ | 8 | „ | |
| 50 | „ | 1 : | 98 | „ | 542 | „ | 2 | „ | |
| 116 | „ | 1 : | 46 | „ | 582 | „ | 6 | „ | |
| 30 | „ | 1 : | 200 | „ | 584 | „ | 10 | „ | Harzburg. |

9,847 Ruthen = 157,552 braunschweiger Fuß = 44,918 Meter = 10,11 Wegstunden = 6,07 geogr. Meilen.

Die größte Steigung befindet sich vor dem Bahnhof zu Harzburg und beträgt 1 : 46 auf 116 Ruthen oder 1856 Fuß Länge. Die Krümmungen der Bahn sind nicht bedeutend; der kleinste Radius mißt 3,600 Fuß.

Die Bahn hat zwischen Wolfenbüttel und Harzburg nur 14 Fuß Kronenbreite für ein Geleise, indeß die Strecke zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel 28 Fuß breit, mit zwei Geleisen angelegt ist, da dieser Theil auch für die magdeburger Bahn benützt wird. Bedeutende Erdarbeiten sind eben so wenig wie große Bauwerke erforderlich gewesen. Außer drei Viaducten kommen nur einige hölzerne Brücken vor; von diesen sind die bedeutendsten: 2 hölzerne Jochbrücken über die Oker, zwischen Schladen und Vienenburg von 240 und 292 Fuß Länge; 2 eben solche Brücken von 120 Fuß Länge bei Halchter; und 2 dergleichen von 64 Fuß Länge bei Rüningen. Zum Oberbau sind auf den untern Theil

der Bahn bis Wolfenbüttel Vignolschienen von 54 ℔ per Yard und von da bis Vienenburg zu 52 ℔ per Yard angewendet, welche auf Lang- und Querschwellen befestigt sind. Auf dem oberen Theile bis Harzburg wurden in neuester Zeit schwere Vignolschienen von 68 ℔ per Yard gelegt, welche auf $2^{3}/_{4}$ Fuß von einander entfernt liegenden Querschwellen befestigt sind. Die Spurweite mißt 4 Fuß $6^{7}/_{8}$ Zoll rheinl. Maß.

Die Betriebsmittel auf den braunschweiger Bahnen bestehen in 12 Locomotiven, 54 Personen- und 75 Lastwagen; außerdem mit der magdeburg-halberstadter Bahn gemeinschaftlich noch in 34 Lastwagen verschiedener Art.

Die Anlage- und Einrichtungskosten der braunschweig-harzburger Bahn betragen:

| | | |
|---|---|---|
| 1) | Ursprüngliche Baukosten der eingeleisigen braunschweig-harzburger Bahn . . . . . | 850,000 ℔ |
| 2) | Für das zweite Geleise von Braunschweig bis Wolfenbüttel . . . . . | 190,000 „ |
| 3) | Für die Umlegung des Geleises von Braunschweig bis Wolfenbüttel, nebst Errichtung der Bahnstrecke von Vienenburg bis Harzburg für den Betrieb mit Locomotiven . . . . . | 113,000 „ |
| 4) | Für die Umänderung der Bahn zwischen Vienenburg und Harzburg . . . . . | 25,500 „ |
| | Summe | 1,178,500 ℔ |

Hiervon fallen auf die Strecke zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel ungefähr 500,000 ℔.

Die Bahn wurde in früherer Zeit nur von Braunschweig bis Vienenburg durch Locomotiven befahren; von da bis Harzburg bestand wegen der bedeutenden Steigungen nur Pferdebetrieb. Durch Anwendung von neuen Stephenson'schen Patentlocomotiven wurde es indeß möglich, den Pferdebetrieb zu beseitigen, so, daß seit October 1843 auf der ganzen Bahn bis Harzburg nur Locomotivenbetrieb stattfindet. Diese Locomotiven haben gekurbelte Treibachsen mit inseitigen Lagern und innenliegenden Cylindern von 15 Zoll Durchmesser; einen Kolbenhub von 24 Zoll, 3 Paar 4 Fuß 9 Zoll Durchmesser haltende gekuppelte Räder; variable Expension, einen Zugregulator; einen 12 Fuß 3 Zoll langen Kessel mit 135 Stück $1^{7}/_{8}$ Zoll starken schmiedeisernen Siederöhren, Handpumpe ꝛc. (Sämmtliche hier angeführte Maße sind englisch.) Jeder der zugehörigen sechsrädrigen Tender faßt Wasser und Coaks für 10 deutsche Meilen. — Am 23. October 1843 wurde die erste Probefahrt mit einer solchen Locomotive gemacht. Das Resultat war, daß die Maschine mit 30 angehängten Wagen, deren Gesammtgewicht 154,600 ℔ betrug, die $1^{1}/_{16}$ Meile lange Strecke von Vienenburg bis Harzburg mit ihren bedeutenden Steigungen in 21 Minuten hinauflief; der Dampfdruck war jedoch auf 70 ℔ per □zoll gespannt. Die ganze Länge der Bahn von 6,07 Meilen wurde aufwärts in 79 Minuten durchfahren.

Die herzogliche Eisenbahn-Commission sagt am Schlusse ihres Berichts vom 31. December 1843: „Unbedenklich können jetzt Steigungsverhältnisse von 1:100 und darüber angenommen werden, ohne daß im mindesten für Deutschland's Verhältnisse der geringste Nachtheil für einen regelmäßigen und vortheilhaften Betrieb zu befürchten steht.“

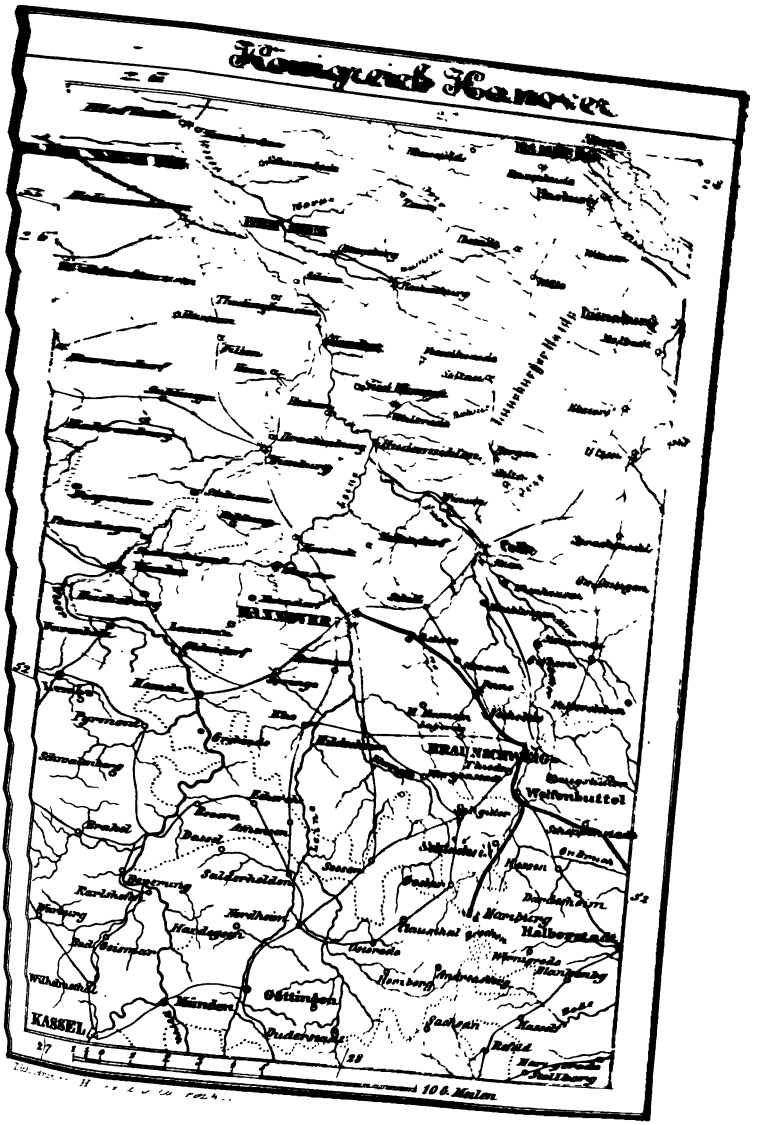
Täglich werden 3 durchgehende Fahrten von jedem Endpuncte aus gemacht, die Fahrzeit beträgt 1 Stunde 35 Minuten bis 1 Stunde 45 Minuten. Außerdem werden täglich 2 Localfahrten von Braunschweig nach Wolfenbüttel und zurück gemacht, deren Fahrzeit 20 Minuten beträgt.

**Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.**

(Taxe in guten Groschen, 24 = 1 Thaler.)

| Von **Braunschweig** nach | Entfernung in Meilen | Dauer der Fahrt | Preise der Plätze. I. Classe | II. Classe | III. Classe | IV. Classe |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | Ggr. | Ggr. | Ggr. | Ggr. |
| Wolfenbüttel . . | 1,5 | — 20 | 8 | 5 | 3 | 2 |
| Börssum . . . | 3 | — 40 | 16 | 9, | 6 | 4 |
| Schladen . . . | 4 | 1 — | 21 | 12 | 8 | 5 |
| Vienenburg . . | 5 | 1. 20 | 26 | 15 | 11 | 7 |
| Harzburg . . . | 6 | 1. 35 | 31 | 17 | 13 | 8 |
| Von **Harzburg** nach | | | | | | |
| Vienenburg . . | 1 | — 15 | 6 | 4 | 3 | 2 |
| Schladen . . . | 3 | — 30 | 10 | 8 | 6 | 4 |
| Börssum . . . | 3 | — 45 | 15 | 11 | 8 | 5 |
| Wolfenbüttel . . | 4,5 | 1. 15 | 23 | 14 | 11 | 7 |
| Braunschweig . . | 6 | 1. 30 | 31 | 17 | 13 | 8 |
| Von **Wolfenbüttel** nach | | | | | | |
| Vienenburg . . | 3,5 | 1. — | 18 | 11 | 8 | 5 |

Jeder Reisende hat 50 ℔ Gepäck frei. — Für jede 10 ℔ Ueberfracht werden erhoben: Zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel 3 ₰, zwischen Wolfenbüttel und Börssum 3 ₰, zwischen Börssum und Vienenburg 4 ₰, zwischen Vienenburg und Harzburg 2 ₰. — Schwere Reisewagen zahlen 1 ₰ per Meile, leichte Chaisen 16 Ggr., 1 Pferd 16 Ggr., 2 Pferde 1 ₰, 3 Pferde 1 ₰ 8 Ggr. per Meile.


Königreich Hanover
HANNOVER
BRAUNSCHWEIG
Wolfenbuttel
Celle
Lüneburg
Hamburg
Halberstadt
Göttingen
Münden
KASSEL
Salzderhelden
Nordheim
Hardegsen
Karlshafen
Bad Geismar
Pyrmont
Brake
Vlotho
Minden
Hameln
Springe
Elze
Gronau
Sarstedt
Hildesheim
Sachsen
Hessen
Dorfmarsch
Harburg
Winsen
Uelzen
Dannenberg
Salzwedel
Gardelegen
Osterode
Homberg
Duderstadt
Rehden
Nienburg
Stolzenau
Verden
Bremen
Stade
Cuxhaven
10 G. Meilen

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4,535 | Rth. | Transport. | | | | | | | |
| 248 | „ | 1: | 283 | St. | 55 | Fuß | 9 | Zoll | |
| 102 | „ | 1: | 700 | Fl. | 58 | „ | 1 | „ | |
| 255 | „ | 1: | 1,360 | „ | 55 | „ | 1 | „ | Börssum-Mühle. |
| 97 | „ | 1: | 1,126 | „ | 53 | „ | 8 | „ | |
| 50 | „ | 1: | 3,339 | „ | 53 | „ | 11 | „ | |
| 100 | „ | 1: | 530 | St. | 56 | „ | 8 | „ | |
| 250 | „ | 1: | 424 | „ | 66 | „ | 3 | „ | |
| 150 | „ | 1: | 440 | „ | 71 | „ | 11 | „ | |
| 200 | „ | 1: | 960 | „ | 76 | „ | 6 | „ | |
| 215 | „ | 1: | 372 | „ | 86 | „ | — | „ | Schladen. |
| 400 | „ | 1: | 297 | „ | 107 | „ | 2 | „ | |
| 150 | „ | 1: | 254 | „ | 116 | „ | 7 | „ | |
| 100 | „ | 1: | 156 | „ | 126 | „ | 10 | „ | |
| 25 | „ | 1: | ∞ | | 126 | „ | 10 | „ | |
| 50 | „ | 1: | 386 | „ | 129 | „ | 2 | „ | |
| 100 | „ | 1: | 254 | „ | 135 | „ | 6 | „ | |
| 400 | „ | 1: | 167 | „ | 174 | „ | — | „ | |
| 345 | „ | 1: | 175 | „ | 205 | „ | 5 | „ | |
| 300 | „ | 1: | 154 | „ | 236 | „ | 8 | „ | |
| 35 | „ | 1: | 3,360 | „ | 236 | „ | 10 | „ | Vienenburg. |
| 35 | „ | 1: | 200 | „ | 238 | „ | 11 | „ | |
| 243 | „ | 1: | 102 | „ | 277 | „ | 6 | „ | |
| 175 | „ | 1: | 111 | „ | 302 | „ | 10 | „ | |
| 280 | „ | 1: | 96 | „ | 349 | „ | — | „ | |
| 592 | „ | 1: | 77 | „ | 474 | „ | — | „ | |
| 219 | „ | 1: | 58 | „ | 533 | „ | 8 | „ | |
| 50 | „ | 1: | 98 | „ | 542 | „ | 2 | „ | |
| 116 | „ | 1: | 46 | „ | 582 | „ | 6 | „ | |
| 30 | „ | 1: | 200 | „ | 584 | „ | 10 | „ | Harzburg. |

9,847 Ruthen = 157,552 braunschweiger Fuß = 44,918 Meter = 10,11 Wegstunden = 6,07 geogr. Meilen.

Die größte Steigung befindet sich vor dem Bahnhof zu Harzburg und beträgt 1:46 auf 116 Ruthen oder 1856 Fuß Länge. Die Krümmungen der Bahn sind nicht bedeutend; der kleinste Radius mißt 3,600 Fuß.

Die Bahn hat zwischen Wolfenbüttel und Harzburg nur 14 Fuß Kronenbreite für ein Geleise, indeß die Strecke zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel 28 Fuß breit, mit zwei Geleisen angelegt ist, da dieser Theil auch für die magdeburger Bahn benützt wird. Bedeutende Erdarbeiten sind eben so wenig wie große Bauwerke erforderlich gewesen. Außer drei Viaducten kommen nur einige hölzerne Brücken vor; von diesen sind die bedeutendsten: 2 hölzerne Jochbrücken über die Oker, zwischen Schladen und Vienenburg von 240 und 292 Fuß Länge; 2 eben solche Brücken von 120 Fuß Länge bei Halchter; und 2 dergleichen von 64 Fuß Länge bei Rüningen. Zum Oberbau sind auf den untern Theil

der Bahn bis Wolfenbüttel Vignolschienen von 54 ℔ per Yard und von da bis Vienenburg zu 52 ℔ per Yard angewendet, welche auf Lang- und Querschwellen befestigt sind. Auf dem oberen Theile bis Harzburg wurden in neuester Zeit schwere Vignolschienen von 68 ℔ per Yard gelegt, welche auf $2^2/_3$ Fuß von einander entfernt liegenden Querschwellen befestigt sind. Die Spurweite mißt 4 Fuß $6^7/_8$ Zoll rheinl. Maß.

Die Betriebsmittel auf den braunschweiger Bahnen bestehen in 12 Locomotiven, 54 Personen- und 75 Lastwagen; außerdem mit der magdeburg-halberstadter Bahn gemeinschaftlich noch in 34 Lastwagen verschiedener Art.

Die Anlage- und Einrichtungskosten der braunschweig-harzburger Bahn betragen:

| | | |
|---|---|---|
| 1) | Ursprüngliche Baukosten der eingeleisigen braunschweig-harzburger Bahn . . . . . | 850,000 ℔ |
| 2) | Für das zweite Geleise von Braunschweig bis Wolfenbüttel . . . . . | 190,000 „ |
| 3) | Für die Umlegung des Geleises von Braunschweig bis Wolfenbüttel, nebst Errichtung der Bahnstrecke von Vienenburg bis Harzburg für den Betrieb mit Locomotiven . . . . . | 113,000 „ |
| 4) | Für die Umänderung der Bahn zwischen Vienenburg und Harzburg . . . . . | 25,500 „ |
| | Summe | 1,178,500 ℔ |

Hiervon fallen auf die Strecke zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel ungefähr 500,000 ℔.

Die Bahn wurde in früherer Zeit nur von Braunschweig bis Vienenburg durch Locomotiven befahren; von da bis Harzburg bestand wegen der bedeutenden Steigungen nur Pferdebetrieb. Durch Anwendung von neuen Stephenson'schen Patentlocomotiven wurde es indeß möglich, den Pferdebetrieb zu beseitigen, so, daß seit October 1843 auf der ganzen Bahn bis Harzburg nur Locomotivenbetrieb stattfindet. Diese Locomotiven haben gekurbelte Treibachsen mit inseitigen Lagern und innenliegenden Cylindern von 15 Zoll Durchmesser; einen Kolbenhub von 24 Zoll, 3 Paar 4 Fuß 9 Zoll Durchmesser haltende gekuppelte Räder; variable Expension, einen Zugregulator; einen 12 Fuß 3 Zoll langen Kessel mit 135 Stück $1^7/_8$ Zoll starken schmiedeisernen Siederöhren, Handpumpe ꝛc. (Sämmtliche hier angeführte Maße sind englisch.) Jeder der zugehörigen sechsrädrigen Tender faßt Wasser und Coaks für 10 deutsche Meilen. — Am 23. October 1843 wurde die erste Probefahrt mit einer solchen Locomotive gemacht. Das Resultat war, daß die Maschine mit 30 angehängten Wagen, deren Gesammtgewicht 154,600 ℔ betrug, die $1^1/_{16}$ Meile lange Strecke von Vienenburg bis Harzburg mit ihren bedeutenden Steigungen in 21 Minuten hinauflief; der Dampfdruck war jedoch auf 70 ℔ per □zoll gespannt. Die ganze Länge der Bahn von 6,07 Meilen wurde aufwärts in 79 Minuten durchfahren.

Die herzogliche Eisenbahn-Commission sagt am Schlusse ihres Berichts vom 31. December 1843: „Unbedenklich können jetzt Steigungsverhältnisse von 1 : 100 und darüber angenommen werden, ohne daß im mindesten für Deutschland's Verhältnisse der geringste Nachtheil für einen regelmäßigen und vortheilhaften Betrieb zu befürchten steht.“

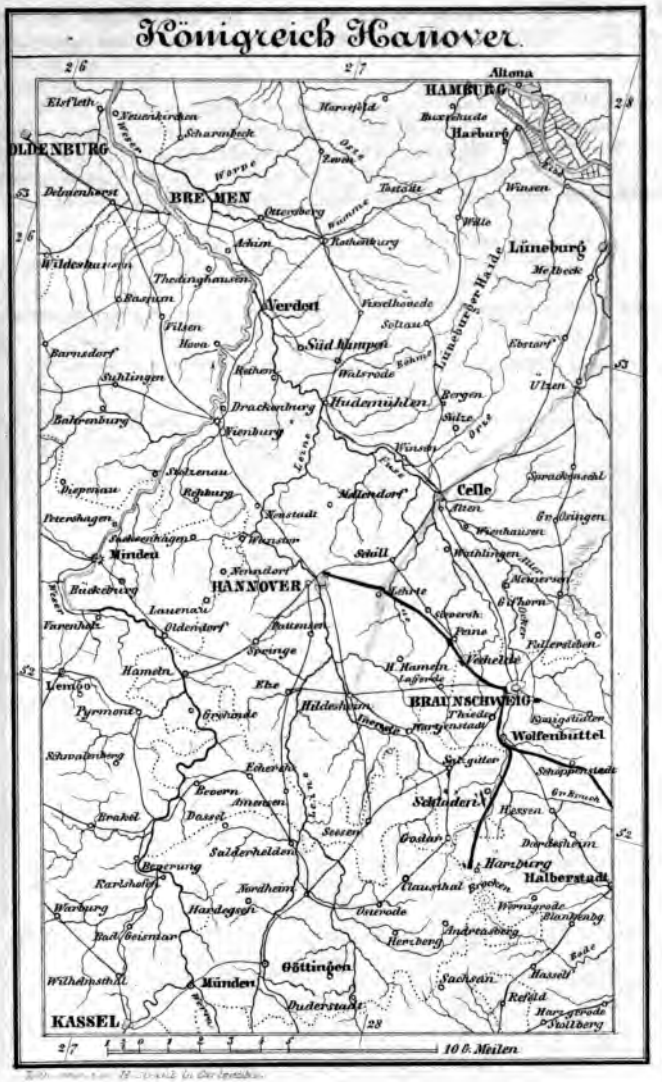
Täglich werden 3 durchgehende Fahrten von jedem Endpuncte aus gemacht, die Fahrzeit beträgt 1 Stunde 35 Minuten bis 1 Stunde 45 Minuten. Außerdem werden täglich 2 Localfahrten von Braunschweig nach Wolfenbüttel und zurück gemacht, deren Fahrzeit 20 Minuten beträgt.

### Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

(Taxe in guten Groschen, 24 = 1 Thaler.)

| Von **Braunschweig** nach | Entfernung in Meilen | Dauer der Fahrt | Preise der Plätze. I. Classe | II. Classe | III. Classe | IV. Classe |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | Ggr. | Ggr. | Ggr. | Ggr. |
| Wolfenbüttel . . | 1,5 | — 20 | 8 | 5 | 3 | 2 |
| Börssum . . . | 3 | — 40 | 16 | 9, | 6 | 4 |
| Schladen . . . | 4 | 1 — | 21 | 12 | 8 | 5 |
| Vienenburg . . | 5 | 1. 20 | 26 | 15 | 11 | 7 |
| Harzburg . . . | 6 | 1. 35 | 31 | 17 | 13 | 8 |
| Von **Harzburg** nach | | | | | | |
| Vienenburg . . | 1 | — 15 | 6 | 4 | 3 | 2 |
| Schladen . . . | 3 | — 30 | 10 | 8 | 6 | 4 |
| Börssum . . . | 3 | — 45 | 15 | 11 | 8 | 5 |
| Wolfenbüttel . . | 4,5 | 1. 15 | 23 | 14 | 11 | 7 |
| Braunschweig . . | 6 | 1. 30 | 31 | 17 | 13 | 8 |
| Von **Wolfenbüttel** nach | | | | | | |
| Vienenburg . . | 3,5 | 1. — | 18 | 11 | 8 | 5 |

Jeder Reisende hat 50 ℔ Gepäck frei. — Für jede 10 ℔ Ueberfracht werden erhoben: Zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel 3 ₰, zwischen Wolfenbüttel und Börssum 3 ₰, zwischen Börssum und Vienenburg 4 ₰, zwischen Vienenburg und Harzburg 2 ₰. — Schwere Reisewagen zahlen 1 ₰ per Meile, leichte Chaisen 16 Ggr., 1 Pferd 16 Ggr., 2 Pferde 1 ₰, 3 Pferde 1 ₰ 8 Ggr. per Meile.


Königreich Hanover.
2/6
2/7
Altona
HAMBURG
Elefleth
Harsefeld
Buxtehude
Harburg
OLDENBURG
Jever
Scharrnbeck
Oste
Lesum
Worpe
Delmenhorst
BREMEN
Ottenberg
Tostedt
Winsen
Wilde
Achim
Rothenburg
Lüneburg
Lüneburger Heide
Wildeshausen
Thedinghausen
Melbeck
Basdum
Verden
Fischerhoede
Soltau
Fallen
Hoya
Süd Hampen
Ebstorf
Barnsdorf
Eyhe
Lüneburger Heide
Suhlingen
Rahden
Walsrode
Ulzen
Drackenburg
Hudemühlen
Bergen
Balkenburg
Fienburg
Sulze
Oerze
Winsen
Leine
Steinenau
Diepenau
Rehburg
Celle
Hallendorf
Neustadt
Petershagen
Otten
Gr. Hehlingen
Nienhausen
Minden
Wunstorf
Schill
Wathlingen
Aller
Neuenhof
Hannover
Lehrte
Bückeburg
Sievershausen
Bothorn
Lauenau
Pattensen
Varenholz
Elderdorf
Baumen
Peine
Fallersleben
Springe
Vechelde
H. Hameln
Hameln
Ebe
Lemgo
Braunschweig
Pyrmont
Grohnde
Hildesheim
Thiedig
Königslutter
Wolfenbuttel
Schwalenberg
Eschershausen
Schapenstedt
Brevern
Amerssen
Schladen
Gr. Brunsh.
Brahel
Dassel
Hessen
Steinen
Goslar
Dorfhelm.
Salderhelden
Harzburg
Bevern
Karlshafen
Nordheim
Halberstadt
Hausthal
Werburg
Hardegsen
Osterode
Wernigrode
Blankenbg
Bad Driesmar
Andreasberg
Herzberg
Eisle
Wilhelmsthal
Münden
Göttingen
Sachsen
Hasself
Weser
Duderstadt
Refeld
Harzgrode
Wolfberg
KASSEL
2/7
10 G. Meilen

Tarif für Gepäckübersracht, Equipagen und Pferde:

| Zwischen **Braunschweig** und | Wolfenbüttel. | | | Vienenburg. | | | Harzburg. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ℳ | Ggr | ₰ | ℳ | Ggr | ₰ | ℳ | Ggr | ₰ |
| Gepäck von 51—60 ℔ | — | — | 3 | — | — | 10 | — | 1 | — |
| „ „ 61—70 „ | — | — | 6 | — | 1. | 8 | — | 2 | — |
| „ „ 71—80 „ | — | — | 9 | — | 2. | 6 | — | 3 | — |
| Equipagen I. Classe . | 1. | 12 | — | 5 | — | — | 6 | — | — |
| „ II. „ . | 1 | — | — | 3. | 4 | — | 4 | — | — |
| Pferde 1 Stück . . . | 1 | — | — | 3. | 4 | — | 4 | — | — |
| „ 2 „ . . . | 1. | 12 | — | 5 | — | — | 6 | — | — |
| „ 3 „ . . . | 2 | — | — | 6. | 8 | — | 8 | — | — |

Kaufmannsgüter und sonstige Sendungen aller Art 21 bis 50 ℔ 3 ₰, 51 bis 100 ℔ 6 ₰ per Meile und so fort.

Vieh wird befördert, wenn eine solche Anzahl vorhanden ist, daß sie die Ladung eines Wagens ausmacht: 1 Rindvieh 6 Ggr, 1 Schwein 1—2 Ggr, 1 Kalb oder Schaf 1 Ggr 6 ₰ per Meile.

Die Frequenz auf den braunschweigischen Eisenbahnen bestand im Jahr 1843 in 338,730 Personen und die Einnahme betrug 121,156 ℳ; im Jahr 1844 in 462,502 Personen zu 140,261 ℳ und für Güter 78,136 ℳ, in Summe 218,397 ℳ Einnahme.

Hierunter ist jedoch die Frequenz auf der Bahn zwischen Wolfenbüttel und Oschersleben und der Antheil an der hannover'schen Bahn mit inbegriffen.

---

## 17. Hannover-Braunschweig.

Mit Zugskarte.

Wir bringen hier zuerst eine kurzgefaßte Uebersicht vom

### Eisenbahnnetze des Königreichs Hannover.

Die Eisenbahnen, welche die königl. Regierung von Staatswegen ausführen zu lassen beschlossen hat, sind:

1) Die Eisenbahn von Hannover nach Braunschweig. Die Länge dieser am 3. December 1843 bis Telgte, dem Betriebe geöffneten Bahn, deren Bau im Juli 1842 in Angriff genommen wurde, beträgt auf hannover'schem Landesgebiet $5^{2}/_{3}$ geogr. Meilen. Die Richtung des Zuges geht von Hannover aus nördlich von Kirchrode, zwischen Anderten und Misburg, sodann nördlich von Ahlten an die Nordseite von Lehrte, durch den hämeler Wald gegen Ambostel, Sievershausen, Böhrum, Telgte, Peine, Woltorf, zur braunschweig'schen Landesgrenze. Die wei-

tere Strecke bis zur Stadt Braunschweig von 2½ geogr. Meilen wurde von der herzoglich braunschweigischen Regierung gebaut und gleichzeitig mit der hannover'schen Strecke vollendet, und am 19. Mai 1844 eröffnet.

2) Von Hildesheim nach Celle. Die Länge dieser Bahn, deren Vollendung im Jahre 1845 zu erwarten steht, beträgt 7¼ Meilen. Die Richtung derselben ist von Hildesheim auf Drispenstedt, Assel, Harsum, zwischen Groß- und Klein-Algermissen, auf Lühnde, Sehnde, Lehrte, Aligse, neben Steinwedel auf Röderse, Ahrbeck, Burgdorf, sodann zwischen Sorgensen und Dachtmissen, auf Wesselingsen, Obershagen, durch das otzer Bruch, zur Behre, nach Celle. Auf dem Bahnhofe neben Lehrte überkreuzt dieser Bahnzug die Bahn von Hannover nach Braunschweig. Die Bauarbeiten haben im April 1844 ihren Anfang genommen.

3) Von Celle nach Harburg. Die Bahn nimmt ihre Richtung von Celle gegen Eschede, Unter-Lüß, Röber, Suderburg, Hamersdorf, Klein-Süstedt, Uelzen, Störtenbüttel, Emmendorf, Nassen-Nottorf, Klein-Bünstorf, Bevensen, Medingen, Bienenbüttel, Deutsch-Evern, an die Ostseite von Lüneburg, ferner westlich von Lüne und Bardowik gegen Radbruch, Vorstel, Winsen an d. L., Stelle, Fachenfeld, Mecklenfeld nach Harburg. Die Länge dieses im Bau begriffenen Bahnzuges beträgt 17¹/₁₀ geogr. Meilen.

4) Von Hannover nach Bremen. Die Länge dieser projectirten Bahn ist 15¼ geogr. Meilen; sie zieht von Hannover aus östlich von Langenhagen gegen Bissendorf, Geilhof, Meitzendorf, Elze, Buchholz, Essel, Hademstorf, Hudemühlen, Wiedenhausen, Kirchboitzen, Campen, Averbergen, Luklum, Eitze, Verden, Dauelsen, Langwedel, Speckenfeld, Etelsen, Baden, Achim, Uphusen, Mandorf, Sebaldsbrücke nach Bremen. Uebrigens ist die Frage, ob der Bahn nach Bremen etwa eine Richtung über Neustadt a. R. und Nienburg (anstatt über Hudemühlen) zu geben sey, noch nicht entschieden.

5) Von Hannover nach Minden. Die Richtung dieses Bahnzuges steht noch nicht völlig fest. Es sind verschiedene Linien nivellirt und veranschlagt. Die kürzeste und durch das Terrain am meisten begünstigte führt von Hannover zwischen Hainholz und Herrenhausen gegen Letter, Seelze, Lohnde, Gümmer, Wunstorf, Bockeloh, Sachsenhagen, Hülshagen, Meerbeck, Kuckshagen, Schiereneichen, Rusbend, Bernbusch nach Minden. Die Länge dieses Zuges beträgt 8⅗ geogr. Meilen.

6) Von Hildesheim nach der südlichen Landesgrenze, deren Richtung noch nicht näher bestimmt ist.

Das von den Landständen zur Ausführung von Eisenbahnen vorerst bewilligte Capital beträgt 8,000,000 Rthlr.

Unter den 10. April 1844 schlossen Preußen, Hannover und Braunschweig einen Staatsvertrag behufs einer Eisenbahnlinie, welche Magdeburg mit Minden verbinden soll, wo sich dann die cölner Bahn anschließen wird.

Unter'm 19. März 1842 wurde zwiſchen der königl. hannover'ſchen und herzogl. braunſchweigiſchen Regierung ein Staatsvertrag abgeſchloſſen, um die Städte Braunſchweig, Hannover, Zelle und Hildesheim durch Eiſenbahnen in Verbindung zu ſetzen. Beide Regierungen entſchloſſen ſich, den Bau dieſer Bahnen auf Staatskoſten auszuführen. Die braunſchweigiſche Ständeverſammlung ertheilte im Februar 1843 ihre Zuſtimmung zur Ausführung des mit Hannover abgeſchloſſenen Vertrages, und bewilligte zu dem Ende die erforderlichen Geldmittel bis zur Summe von 545,000 ℳ. Die Vorarbeiten waren bereits gemacht; der Bau der Bahn wurde thätig betrieben, ſo daß dieſelbe am 19. Mai 1844 eröffnet werden konnte. Die Zugsrichtung der Bahn iſt, wie folgt: Von Braunſchweig nach Hannover geht dieſelbe 211 Ruthen lang auf der vorhandenen nach Wolfenbüttel führenden Bahn fort, zieht ſodann auf 3,872 Ruthen Länge an den Orten Broitzen, Timmerlahr, Gleidingen, Sonnenberg, Velchede, Wahle, Wierthe, Alveſe, Köchingen, Bettmar und Sierſte vorüber, und vereinigt ſich in der Nähe von Peine mit dem hannover'ſchen Bahntheil. Die weitere Zugsrichtung iſt ſchon oben unter 1) erwähnt. Die Länge der Bahn beträgt auf braunſchweigiſchem Gebiet 4,083 Ruthen oder 2,51 Meilen, und auf hannover'ſchen Gebiet 8,982 Ruthen oder 5,67 Meilen, zuſammen alſo 8,18 geogr. Meilen. Die Steigungsverhältniſſe ſowie auch die Curven der Bahn ſind günſtig zu nennen. Der Bahndamm iſt für zwei Geleiſe 24 Fuß breit hergeſtellt, jedoch vorerſt nur ein Geleis gelegt worden. Die Conſtruction des Oberbaues iſt ganz dieſelbe wie die auf der braunſchweig-oſcherslebener Bahn. Die Geleisbreite beträgt 4 Fuß 8½ Zoll engliſch. Die angewendeten Vignolſchienen wiegen 18 ℔ per Fuß und ſind durch Hakennägel auf Querſchwellen befeſtigt und an den Stößen durch Unterlagsplatten geſichert. — Die Baukoſten für den hannover'ſchen Bahntheil waren zu 853,052 ℳ veranſchlagt. — Am 3. December 1843 iſt die Strecke von Hannover bis Telgte (vor Peine), und am 19. Mai 1844 die ganze Bahn eröffnet worden.

Die Betriebsmittel auf der hannover-braunſchweiger Bahn beſtanden Ende December 1844 in: 8 Locomotiven nebſt Tendern, 1 Perſonenwagen I. Claſſe, 5 I. und II. Claſſe combinirt, 10 II. Claſſe, 18 III. Claſſe, 5 Gepäckwagen, 2 Wagen für Pferde, 2 Wagen für Vieh, 2 achträdrige amerikaniſche Güterwagen, 1 Kutſchenwagen und 39 offene Güterwagen. — In Folge eines Vertrages vom 1. Mai 1844 hat die hannoverſche Eiſenbahnverwaltung den Fahrbetrieb auf der ganzen Bahn übernommen.

Täglich werden 3 Fahrten in jeder Richtung gemacht; hiervon ſind 2 nur für Perſonen- und 1 für Perſonen- und Gütertransport beſtimmt. Die Fahrzeit beträgt 1¾ und 2½ Stunden.

Tarif für die Personenbeförderung, Distanzen und Fahrzeit.

| Von **Hannover** nach | Entfernung in Meilen. | Dauer der Fahrt. | Preise der Plätze. I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | Thlr Sgr | Thlr Sgr | Thlr Sgr |
| Lehrte | 2,25 | — 30 | — 10 | — 7 | — 4 |
| Peine | 4,75 | 1 — | — 22 | — 15 | — 9 |
| Velchede | 5,75 | 1. 30 | 1. 5 | — 20 | — 12 |
| Braunschweig | 8,18 | 1. 45 | 1. 14 | 1. 2 | — 16 |
| Halberstadt | 19,25 | 5. 45 | 3. 22 | 2. 14 | 1. 16 |
| Magdeburg | 21,50 | 6 — | 4. 10 | 2. 22 | 1. 20 |
| Leipzig | 37,55 | 10 — | 7. 14 | 5. 2 | 3. 4 |
| Berlin | 48,80 | 13 — | 9. 2 | 6. 2 | 3. 20 |
| Von **Braunschweig** nach | | | | | |
| Velchede | 2,43 | — 15 | — 9 | — 6 | — 4 |
| Peine | 3,43 | — 45 | — 16 | — 11 | — 7 |
| Lehrte | 5,93 | 1. 15 | 1 4 | — 19 | — 12 |
| Hannover | 8,18 | 1. 45 | 1. 14 | 1. 2 | — 16 |

Von einer Station nach einer Anhaltsstelle werden 6, 4 und 2 Sgr in den verschiedenen Classen bezahlt.

Jeder Reisende hat 50 ℔ Gepäck frei; das Uebergewicht wird mit 2 Thlr für 10 ℔ per Meile bezahlt. — Steuerbare Waaren müssen besonders verpackt der Expedition übergeben werden, weil Hannover nicht zum Zollverein gehört. Die Revision des Gepäcks geschieht bei dem Eingange in den Zollverein zu Braunschweig und beim Eingang im Hannover'schen auf derjenigen Station, wo der Reisende absteigt.

Tarif für den Transport von Equipagen, Pferden und Hunden.

| Zwischen | Equipagen. I. Classe. | Equipagen. II. Classe. | Pferde. 1 Stück. | Pferde. 2 Stück. | Pferde. 3 Stück. | Hunde. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Thlr Sgr | Thlr Sgr | Thlr Sgr | Thlr Sgr | Thlr Sgr | Sgr |
| Hannover und Braunschweig | 8 — | 5. 8 | 5. 8 | 8 — | 10. 16 | 6 |
| Peine „ „ | 3. 12 | 2. 8 | 2. 8 | 3. 12 | 4. 16 | 3 |
| Velchede „ „ | 2 — | 1. 8 | 1. 8 | 2 — | 2. 16 | 2 |
| „ „ Peine | 1. 12 | 1 — | 1 — | 1. 12 | 2 — | 1 |

Tarif für Eilgut-Fracht.

| Zwischen | 15 bis 25 ℔ | 26 bis 50 ℔ | 51 bis 75 ℔ | 76 bis 100 ℔ | 101 bis 125 ℔ | 126 bis 150 ℔ | 150 bis 175 ℔ | 175 bis 200 ℔ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ggr. | Ggr. | Ggr. | Ggr. | Ggr. | Ggr. | Ggr. | Ggr. |
| Hannover und Braunschweig | 2 | 4 | 5 | 7 | 9 | 10 | 12 | 14 |
| Peine " " | 1 | 2 | 3 | 3 | 4 | 5 | 6 | 6 |
| Welchede " " | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 4 |
| " " Peine | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 |

Für Producten-Fracht wird bezahlt: Von Hannover bis Welchede 6 ₰, bis Peine 10 ₰, und bis Braunschweig 2 Ggr. per Ctr.

Mit den Güterzügen werden auch Personen befördert; die Fahrt dauert 2½ Stunden.

Die Frequenz auf der hannover'schen Bahnstrecke vom 22. October 1843 bis 19. Mai 1844 bestand in 52,262 Personen zu 12,462 Thlr. und 25,704 Ctr. Producte, 3,718 Ctr. Reisegepäck, 17 Equipagen und 393 Hunde zu 1,732 Thlr., zusammen 14,194 Thlr.

Seit Eröffnung der ganzen Bahn mit Einschluß der Strecke auf braunschweigischem Gebiet bestand die Frequenz vom 19. Mai bis Ende December 1844 in 135,760 Personen zu 60,125 Thlr., 6 Extrazüge zu 480 Thlr., 16,218 Ctr. Reisegepäck, 19,688 Ctr. Eilgut, 156,042 Ctr. Producte, 288 Equipagen, 684 Hunde, 13 Pferde und verschiedenes Vieh zu 17,647 Thlr., zusammen 78,252 Thlr. Hiervon beträgt der Antheil für die braunschweigische Bahnstrecke 22,189 Thlr. Der hannover'sche Antheil machte 56,063 Thlr.; ferner die Fahrvergütigung auf der braunschweigischen Bahnstrecke 6,837 Thlr., zusammen 62,900 Thlr.

---

## 18. Berlin-Hamburg.

### A. Berlin-Bergedorf.

Schon seit dem Jahre 1835 sind verschiedene Vorschläge und Abhandlungen über die Anlage einer Bahn zwischen Berlin und Hamburg veröffentlicht worden. Nachdem sich verschiedene Gesellschaften gebildet hatten und verschiedene Zuglinien untersucht und veranschlagt waren, wurde das Resultat dieser Voruntersuchungen zu Ende des Jahres 1842 bekannt gemacht und zur Unterzeichnung von Actien für dieses Unternehmen eingeladen. Das Verhältniß der für die berlin-hamburger Eisenbahn vorgeschlagenen verschiedenen Richtungen stellte sich, wie folgt:

vom Bruttoertrag dieſer Bahnſtrecke in Pacht nehmen wird, wenn die berliner Bahn eröffnet iſt. — Die hamburg-bergedorfer Geſellſchaft verpflichtet ſich dagegen, von Hamburg nach Bergedorf ein doppeltes Geleiſe legen zu laſſen und den hamburger Bahnhof zweckmäßig herzuſtellen.

Wir ſchließen hieran als einen Theil der ganzen Bahnanlage die Beſchreibung der bereits vollendeten Bahnſtrecke zwiſchen Hamburg und Bergedorf.

## B. Hamburg-Bergedorf.

Zugskarte bei O.-Z. 19.

Im Anfange des Jahres 1838 wurde von einigen Bürgern Hamburg's die Idee zur Anlage einer Eiſenbahn von Hamburg aus längs dem rechten Elbufer aufwärts in Anregung gebracht. Es wurde hierauf von dieſen der engliſche Ingenieur W. Lindley beauftragt, die Vorarbeiten und Koſtenanſchläge für dieſe Bahn zu fertigen. Nachdem dieſelben vollendet, wurde vom Comité unter'm 31. October 1838 ein Proſpectus zur Anlage einer Eiſenbahn zwiſchen Hamburg und Bergedorf und weiter bis zur Grenze des hamburger und beiderſtädtiſchen Gebiets veröffentlicht und zur Actienzeichnung eingeladen. Ende November deſſelben Jahres war der muthmaßliche Bedarf von 5,000 Actien à 300 *m*℔ Bc. geſichert; jedoch durch verſchiedene Parteikämpfe wurde die Ausführung der Bahn bedeutend verzögert. Erſt am 1. Juni 1840 erhielt die Actiengeſellſchaft hierzu die Conceſſion. Die Arbeiten begannen nun ſofort, deren Ausführung der bereits erwähnte Civil-Ingenieur W. Lindley leitete.

Die Bahn beginnt in Hamburg auf der Baſtion Bartholdus, durchſchneidet von da das Hammerbrook, geht über das Billbraak, dann durch den billwärder Aufſchlag, zieht an den Hekkathen vorbei über den bergedorfer Kamp und endet zur Zeit bei Bergedorf, wo dieſelbe ſich ſpäter mit der berliner Bahn vereinigen wird.

### Nivellement der Bahn von Hamburg ausgehend.

| Länge in engl. Fuß. | Neigung. | | Länge in engl. Fuß. | Neigung. | |
|---|---|---|---|---|---|
| 600 Fß. | 1 : 100 | Fl. Hamburg. | 17360 Fß. | Transport. | |
| 3800 „ | 1 : ∞ | | 3640 „ | 1 : ∞ | |
| 750 „ | 1 : 500 | St. | 2000 „ | 1 : 1000 | St. |
| 50 „ | 1 : ∞ | | 2000 „ | 1 : 1000 | Fl. |
| 1500 „ | 1 : 500 | Fl. | 5410 „ | 1 : ∞ | |
| 1910 „ | 1 : ∞ | | 1000 „ | 1 : 1000 | St. |
| 1375 „ | 1 : 500 | „ | 13695 „ | 1 : ∞ | |
| 4625 „ | 1 : ∞ | | 6375 „ | 1 : 500 | „ |
| 750 „ | 1 : 750 | St. | 100 „ | 1 : ∞ | |
| 2000 „ | 1 : 1000 | Fl. | 1650 „ | 1 : 500 | Fl. Bergedorf |
| 17360 Fuß | Transport. | | 53230 engl. Fuß = 16224 Meter | | |

= 3,65 Wegſtunden = 2,19 geogr. Meilen.

Die Erdarbeiten sind nicht bedeutend; der größte Theil der Bahn liegt auf einem 6—8 Fuß hohen Damme von 32 Fuß Kronenbreite. Nur bei Hamburg veranlaßte die Abtragung des Mühlberges die Fortschaffung von 4,500,000 Cubicfuß Erde, welche jedoch zur Auffüllung des Dammes durch den Hammerbrook sehr nützlich waren. — Unter den Brücken ist die über den Villaflnß die größte; diese besteht aus 12 Jochen, von denen jedes 30 Fuß lichte Weite hat. Ueber den Schleußengraben vor Bergedorf führt eine Brücke von 6 Jochen, wovon die mittleren 21 Fuß weit sind. Außerdem überschreitet die Bahn noch einige kleine Flüsse und mehrere schiffbare Canäle.

Der Bahndamm und die Brücken sind für zwei Geleise gebaut, jedoch erst ein Geleise gelegt worden. Die Schienen ruhen in gußeisernen Stühlen, welche auf Querschwellen befestigt sind. Die Spurweite beträgt 4 Fuß $8^{1}/_{4}$ Zoll englisch, und das Gewicht der Schienen pro laufenden Yard (3 Fuß englisch) 62 englische Pfund. Die Betriebsmittel bestehen in 4 Locomotiven nebst Tender, 3 Personenwagen I. Classe, 12 II. Classe, 1 offener I. Classe, 2 offene II. Classe, 1 für I. und II. Classe combinirt (alle mit 6 Rädern), zusammen 19 Wagen für 1064 Personen und 10 Pack- und Güterwagen.

**Die Ausgaben für den Bau der Bahn bestanden in:**

| | | |
|---|---|---|
| 1) | Ingenieurkosten | 65,629 *mk* Bc. |
| 2) | Erdarbeiten | 178,813 „ |
| 3) | Brücken, Siehle, Wasserleitungen | 82,210 „ |
| 4) | Oberbau der Bahn (Schienengeleis) | 374,978 „ |
| 5) | Häuser und Barrieren | 22,286 „ |
| 6) | Uebergänge der Grundbesitzer | 4,873 „ |
| 7) | Einfriedigung der Bahn | 38,829 „ |
| 8) | Locomotiven und Tender | 105,516 „ |
| 9) | Passagier- und Packwagen | 136,857 „ |
| 10) | Büreaumiethe, Gehalte und Drucksachen | 25,397 „ |
| 11) | Bahnhof in Hamburg | 141,372 „ |
| 12) | Bahnhof in Bergedorf | 22,749 „ |
| 13) | Diverse Ausgaben | 15,491 „ |
| | Summe | 1,215,000 *mk* Bc. |

Der Rechnungsabschluß vom 31. December 1843 stellte sich, wie folgt:

**Debitoren.**

| | | |
|---|---|---|
| 1—13) | Bau der Bahn nebst Zubehör | 1,215,000 *mk* Bc. |
| 14) | Erwerbung des Bodens | 507,285 „ |
| 15) | Wirthschaftsgebäude in Bergedorf | 82,361 „ |
| 16) | In Actien convertirte 4000 Stück Zinscoupons vom 1. Mai 1843 | 48,000 „ |
| 17) | Inventar von Geräthen und Material | 29,702 „ |
| 18) | Vorräthe von Betriebsmaterial | 10,491 „ |
| | Transport | 1,892,839 *mk* Bc. |

| | | |
|---|---|---|
| | Transport | 1,892,839 mk Bc. |
| 19) | Cassenvorräthe | 1,026 „ |
| 20) | Bank | 34,589 „ |
| | Summe der Ausgaben | 1,928,454 mk Bc. |

(Die reinen Baukosten betragen hiernach 1,834,348 mk Bc.).

Creditoren.

| | | |
|---|---|---|
| 1) | 5,160 Actien à 300 mk Bc. | 1,548,000 mk Bc. |
| 2) | Zinsen-Ueberschuß aus dem Bau | 1,172 „ |
| 3) | Anleihe zu 4½ % Zinsen | 300,000 „ |
| 4) | Hypothek auf der Station Bergedorf | 60,000 „ |
| 5) | Bau-Reserve-Conto | 2,962 „ |
| 6) | Saldo verschiedener Debitoren und Creditoren | 813 „ |
| 7) | Aus dem Betrieb bis Ende 1843 | 15,507 „ |
| | Summe | 1,928,454 mk Bc. |

Die Anleihe wird jedoch aus dem Ertrag verkäuflicher Grundstücke vollkommen getilgt werden. Die Bahn wird also im Endresultat nicht viel mehr als die veranschlagte Summe von 1,500,000 mk Bc. kosten. Ein anderes Resultat ergiebt sich aber, wenn der Anschluß an die berliner Bahn ausgeführt wird, zu welchem Zweck ein zweites Geleis gelegt, und der Bahnhof zu Hamburg bedeutend erweitert werden soll. Das Anlagekapital wird sodann um 5,160 Actien à 300 mk Bc. vermehrt werden.

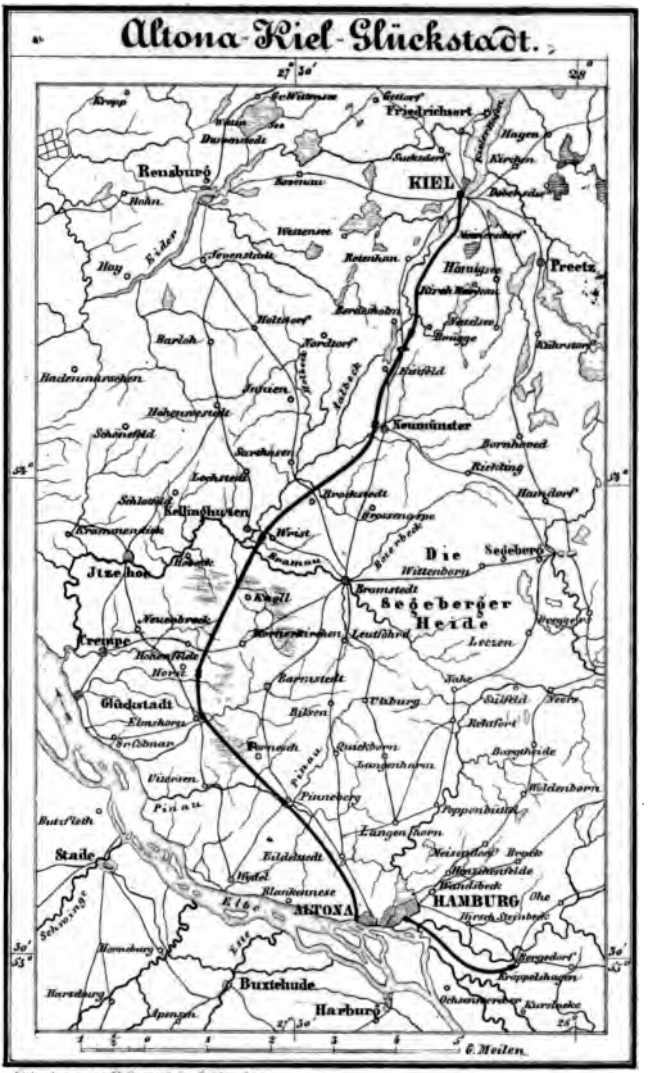
Die Bahn ist seit dem 17. Mai 1842 vollendet und in Betrieb. Die Hauptförderung besteht in Personen- sodann in wenig Vieh- und Güterverkehr; die Förderung selbst geschieht durch Dampfkraft. Die ganze Strecke wird in 25 Minuten zurückgelegt, und es werden, je nach der Jahreszeit, an Wochentagen 4—5 und an Sonntagen 6—8 Fahrten von jedem Endpunct aus gemacht. Die Preise der Plätze sind folgende:

| Von Hamburg bis Bergedorf, | Coupé, | I. Classe, | II. Classe. |
|---|---|---|---|
| Sonntags | 20 ß, | 16 ß, | 10 ß |
| Wochentags | 16 „ | 12 „ | 8 „ |

Kinder unter 10 Jahren zahlen die Hälfte; und für je zwei Kinder wird ein Sitzplatz bezahlt. Der Reisende hat 40 ℔ Gepäck frei; für Uebergewicht wird 1 ß per 25 ℔ bezahlt. — Güter werden befördert: 100 ℔ zu 2 bis 4 ß, 1000 ℔ zu 1 mk Crt. Der Transport von Schweinen und Kälbern kostet 6 ß per Stück.

Die Frequenz seit Eröffnung der Bahn bestand in Folgendem: 1842 in 229 Tagen; 153,648 Personen. und 89,751 mk Crt. 15 ß Einnahme. — 1843 in 198,322 Personen und 112,077 mk Crt. Einnahme. Der Frachtverkehr bestand in 3,561 Ctr. und brachte 5,199 mk Crt. Die Gesammteinnahme machte 91,943 mk Bc., und die Ausgabe 88,861 mk Bc. Der Ueberschuß bis Ende 1843 betrug 15,507 mk Bc. — 1844 in 193,436 Personen zu 93,561 mk Crt., nebst 8,476 mk Crt. für Vieh und Güter, in Summe 102,037 mk Crt.

Die statutenmäßige Verzinsung der Actien beträgt 4 %, sie ist jedoch, wie aus dem Rechnungsabschluß unter 16 ersichtlich, nur erst für 4,000 am 1. Mai 1843 fällige Zins-Coupons gezahlt worden.


Altona-Kiel-Glückstadt.
Friedrichsort
Rensburg
KIEL
Preetz
Neumünster
Kellinghusen
Die Segeberg
Segeberger Heide
Jtzehoe
Crempe
Glückstadt
Pinneberg
Stade
ALTONA
HAMBURG
Buxtehude
Harburg
Eider
Aalbeck
Bramau
Pinau
Elbe
Este
Schwinge
6 Meilen

# 19. König Christian VIII. Ostseebahn.

(Altona-Kiel.)

Mit Zugskarte.

Die Ostsee mit der Elbe zu verbinden, war der Hauptzweck einer Bahnanlage zwischen Kiel und Altona. Im Frühjahre 1840 bildeten sich in beiden Städten Comités, um die Zweckmäßigkeit einer Eisenbahnanlage zwischen Altona und Kiel zu untersuchen; und am 28. Mai desselben Jahres verbanden sich beide Comité's zu gemeinschaftlicher Förderung ihrer Aufgabe. Zur Untersuchung der technischen Verhältnisse und des Betrages der Anlagekosten ward der englische Ingenieur, Herr G. W. Buck, berufen. Die Zugsrichtung der Bahn war angenommen: von der Stadtseite des Kieler Hafens, unmittelbar bei Neumünster und nahe bei Kellinghusen, Barmstedt und Pinneberg vorbei nach Altona. — Im Januar 1841 erfolgte die Einladung zur Actienzeichnung. Die Kosten für den Bau und die Betriebsmittel waren zu 6,914,506 S. H. Crt. Mk. veranschlagt, zu deren Deckung ein Capital von 6,937,500 Crt. Mk. in 18,500 Actien à 100 Species angenommen wurde. — Nachdem 15,679 Actien gezeichnet waren, wurde die Gesellschaft constituirt und erhielt unter dem 28. Juni 1842 die Allerhöchste Concession. — In der Folge ergab sich, daß statt der gewählten Richtung über Barmstedt, eine westlichere über Elmshorn den Vorzug verdiene, weshalb am 17. Mai 1843 der Beschluß gefaßt wurde, die Linie über Elmshorn zu wählen; dieser erhielt unterm 26. Mai d. J. die Allerhöchste Bestätigung.

Alsbald wurde der Bahnbau in Angriff genommen. Der Ingenieur, Herr Buck, welcher die Vorarbeiten geleitet, sah sich durch Krankheit veranlaßt, seine Stellung aufzugeben. Statt seiner wurde der Herr Bau-Inspector Henz aus Berlin als berathender Ingenieur berufen, welcher jedoch im Anfange des Jahres 1844 seine Entlassung nahm. Hierauf hat der Oberingenieur, Herr Dietz, den Bau der Bahn zur vollkommenen Zufriedenheit ausgeführt.

Die Bahn beginnt bei Altona mit einem geräumigen Quai an der Elbe, für den Güterverkehr; eine geneigte Ebene führt in einer Steigung von 1:6½ auf den Bahnhof, wohinauf die Güterwagen durch eine stehende Dampfmaschine gezogen werden. Hierauf zieht die Bahn an folgenden Orten vorüber: Hahnenkamp, Langenfelde, Eidelstedt, Halstenbeck, Thesdorf, Pinneberg, Priesdorf, Tornesch, Haidemühle, Elmshorn, Horst, Hackelshorn, Heisterende, Westerhorn, Osterhorn, Wrist, Kellinghusen, Quarnstadt, Borstel, Brockstedt, Padenstedt, Wittorf, Neumünster, Einfeld, Teschelsdorf, Groß-Flintbeck, Klein-Flintbeck, Meimersdorf, Poppenbrügge und Dorfgarten, und endet im Bahnhof zu Kiel, welcher dicht am Hafen, ungefähr 18 Fuß über dem gewöhnlichen Wasserstand der Ostsee, liegt, und 1300 Fuß lang und 270 Fuß breit ist. — Zwischen beiden Endpunkten der Bahn befinden sich sieben Nebenbahnhöfe und zehn Anhalt-

ſtellen. Die Bahn iſt 23,134 hamburger Ruthen lang = 106,045 Meter = 23,86 Wegſtunden = 14,32 geogr. Meilen; hiervon liegen 18,369 laufende Ruthen oder 11 Meilen 296 Ruthen in gerader Linie, und 4766 Ruthen oder 2 Meilen 1480 Ruthen in Krümmungen. Der kleinſte Krümmungshalbmeſſer beträgt 3200 hamburger Fuß und kommt nur einmal vor; die meiſten Krümmungen haben Radien von 6400 Fuß. — Die Neigungen der Bahn ſind ſehr günſtig; die höchſte Neigung iſt 1:400; nur einige kleine Strecken wechſeln zwiſchen 1:225 und 1:184, im Geſammtbelauf von nur 719 Ruthen. Dagegen ſteigen 16,845 Ruthen von 1:3200 bis 1:400, und 5568 Ruthen liegen horizontal. Die Höhenlage der Bahn iſt mehr auf Dämme als in Einſchnitte gelegt. Die Breite des Bahndammes für zwei Geleiſe iſt 28 Fuß, und es ſind die Schienen ſo gelegt, daß, bevor das äußere Rad, im Falle des Ausſpringens, die Böſchung erreicht, auch das innere Rad die äußere Schiene überſtiegen haben muß. — Die Brücken und Durchläſſe, 333 an der Zahl, ſind faſt ſämmtlich von Granit, mit Ziegelgewölben ausgeführt; einige aus Pfeilern von demſelben Mauerwerk, mit hölzernem Belag, und einige ganz von Ziegeln. — Die Bahn wird von 162 Wegen gekreuzt; von dieſen gehen 139 im Niveau über dieſelbe, 21 ſind durch Brücken unter der Bahn hindurch, und zwei durch Brücken über die Bahn hinweg geführt. — Der Oberbau beſteht aus eichenen Querſchwellen, auf welchen Vignolſchienen von 56 — 58 ℔ pro Yard, durch Platten und Hakennägel befeſtigt ſind. Die Spurweite mißt 5 Fuß hamburger oder 4 Fuß 8½ Zoll engl. Maß.

Von Elmshorn wird eine Zweigbahn nach Glückſtadt durch eine beſondere Actien-Geſellſchaft erbaut; den Betrieb auf derſelben will jedoch die altona-kieler Geſellſchaft übernehmen. Dieſe Seitenbahn wird 3600 Ruthen oder 2,23 geogr. Meilen lang, und ſoll ungefähr 160,000 Speciesthaler (à 1½ Thaler preuß. Crt.) koſten, und nur eine Geleiſe auf 16 Fuß breitem Planum erhalten. Das Steigungs-Maximum iſt 1:800 und die Krümmungshalbmeſſer ſind zu 4000 Fuß angenommen. — Der Oberbau wird ganz ſo, wie bei der altona-kieler Bahn ausgeführt, nämlich mit Vignolſchienen von 56 — 58 ℔ Gewicht pro Yard, auf 3⅓ Fuß von einander entfernt liegenden Querſchwellen. — Die Ausführung dieſer Zweigbahn iſt dem Ingenieur der altona-kieler Bahn, Herrn Dietz, übertragen, welcher auch die Vorarbeiten und ſpeciellen Koſtenanſchläge gefertigt hat. — Die Eröffnung dieſer Zweigbahn iſt auf den Monat Juni 1845 in Ausſicht geſtellt.

Zum Bau einer weiteren Bahn von Glückſtadt nach Heide iſt einer Geſellſchaft eine Conceſſion ertheilt worden. Dieſe Bahn hat den Zweck, die nördlich von Glückſtadt und Itzehoe bis zur Elder gelegenen fruchtbaren Diſtricte, die darin gelegenen Städte Glückſtadt, Crempe, Itzehoe und Wilſter, und die Flecken Heide und Meldorf mit Altona und Hamburg in Verbindung zu bringen. Sie wird eine Länge von 9½ Meilen erhalten und ihre Anlagekoſten ſind auf 3¾ Millionen Mrk. Crt. und der etwaige Gewinn auf 5⅓ % berechnet.

Der Rechnungsabschluß vom 30. April 1844 weist folgende Summen nach:

Einnahmen.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1) Actieneinzahlung auf | 75 | Actien à | 5 % | 1,406 | mk | Crt. |
| „ „ | 2 | „ „ | 60 „ | 450 | „ |
| „ „ | 13,747 | „ „ | 80 „ | 4,124,100 | „ |
| „ „ | 2,250 | „ „ | 100 „ | 843,750 | „ |
| | | = 4,969,706 mk | | | |
| 2) Zinsen von ausgeliehenen Capitalien . . | | | | 3,836 | „ |
| 3) Commüne Kiel . . . . . | | | | 146,250 | „ |
| 4) Unterstützungscasse . . . . . | | | | 210 | „ |
| 5) 10 % Actien-Aufschlag . . . . . | | | | 1,119 | „ |
| 6) Verschiedene Creditoren . . . . . | | | | 1,226 | „ |
| 7) Assecuranz-Conto . . . . . | | | | 1,162 | „ |
| Summe der Einnahmen | | | | 5,123,509 | mk | Crt. |

Ausgaben.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) Expropriationen. . . . . | 231,888 | mk | Crt. |
| 2) Bahnbau: Erdarbeiten, Brücken, Uebergänge ꝛc. | 1,658,427 | „ |
| 3) Oberbau: Schwellen, Schienen, Platten, Nägel . . . . . | 1,334,813 | „ |
| 4) Bahnhöfe. . . . . | 75,875 | „ |
| 5) Transportmittel: Locomotiven, Personen- und Güterwagen . . . . . | 278,640 | „ |
| 6) Quai in Altona . . . . . | 30,548 | „ |
| 7) Uebernommene Holzbestände . . . . . | 9,484 | „ |
| 8) Agio-Conto . . . . . | 4,448 | „ |
| 9) Unkosten der altonaer und kieler Comité . | 19,390 | „ |
| 10) Vorarbeiten . . . . . | 24,452 | „ |
| 11) Inventarium des Bureau's . . . . . | 6,956 | „ |
| 12) Druckkosten . . . . . | 1,995 | „ |
| 13) Wasserkrähne, Drehscheiben und Ausweichungen. . . . . | 4,668 | „ |
| 14) Reisekosten . . . . . | 21,398 | „ |
| 15) Remunerationen und Gehalte . . . . . | 84,358 | „ |
| 16) Actien-Zins-Conto . . . . . | 104,607 | „ |
| 17) Allgemeine Unkosten . . . . . | 20,929 | „ |
| 18) Arbeiter-Kranken-Casse . . . . . | 58 | „ |
| 19) Cassenbestand, baar und in Effecten . . . | 1,210,575 | „ |
| Summe der Ausgaben | 5,123,509 | mk | Crt. |

Nach dem Directionsbericht vom 29. Mai 1845 stellen sich die Einnahmen und Ausgaben für die Bahnanlage wie folgt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 18,500 Actien à 100 Speciesthlr. . . . . | 6,937,500 | mk | Crt. |
| Avanz auf verkaufte Actien . . . . . | 165,000 | „ |
| Summe der Einnahmen | 7,102,500 | mk | Crt. |

**Verwendung einschließlich der noch zu verausgabenden Kosten:**

| | | |
|---|---|---|
| Expropriationskosten für die Bahn und Stationen | 1,010,232 | mk Crt. |
| Kosten des Bahndammes mit dem Geleise | 3,427,179 | " |
| Bahnhöfe und Zollbauten | 1,618,521 | " |
| Transportmittel | 1,043,113 | " |
| Insgemein und Interimseinrichtungen | 643,588 | " |
| Coaks-Oefen und Schuppen | 21,482 | " |
| Wärterhäuser und Signalwesen | 70,100 | " |
| Summe | 7,834,215 | mk Crt. |
| Hiervon obiges Capital abgerechnet | 7,102,500 | " |
| Also sind noch erforderlich | 731,715 | mk Crt. |

**Vergrößerung der Anlagekosten, veranlaßt durch unvermeidliche und unvorhergesehene, nicht von der Verwaltung abhängige Umstände:**

| | | |
|---|---|---|
| Expropriation, ungefähr | 370,293 | mk Crt. |
| Quai, geneigte Ebene und Weg in Altona | 50,000 | " |
| Zolleinrichtungen auf den Bahnhöfen (welche jedoch schon in vorstehender Uebersicht enthalten sind) | 95,000 | " |
| Interimseinrichtungen | 60,000 | " |
| Zinsenverluste, Gehalte und Nebenkosten (für ½ Jahr) | 80,000 | " |
| Summe | 655,293 | mk Crt. |

**Vermehrung der Ausgaben, veranlaßt im eigenen Interesse der Gesellschaft wegen Vergrößerung des Verkehrs:**

| | | |
|---|---|---|
| 8 Locomotiven, 6 Tender, 8 Personenwagen, 8 große achträderige Packwagen und 20 vierräderige Wagen | 360,000 | mk Crt. |
| Wärterwohnungen | 55,000 | " |
| Mehrkosten der Betriebseinrichtungen der geneigten Ebene | 54,000 | " |
| Summe | 469,000 | mk Crt. |
| Summe der Mehrkosten | 1,124,293 | mk Crt. |

### Finanzverhältnisse.

Der Actienfonds beträgt 1,850,000 Speciesthaler, die während des Baues und bis Ende des Jahres 1844 mit 4 % verzinst wurden; wornach aber eine Dividende eintritt, die im Juni gegen Dividendenschein (mit Talon) in Kiel und Altona ausbezahlt werden soll. Es existiren 18,500 Actien à 100 Species (à 1½ Thlr. pr. Ct.) oder 200 Reichsbancothaler Nennwerth.

An Betriebsmitteln sind vorhanden: 10 Locomotiven nebst Tender, 1 Personenwagen I. Classe, 9 I. und II. Classe combinirt, 4 II. Classe, 24 III. Classe, 12 achträderige Güterwagen, 4 Post- und Gepäckwagen und 70 sechsräderige Güter- und Viehtransportwagen. — Ferner sind in Bestellung gegeben: 4 Locomotiven, 6 Personenwagen, 8 achträderige und 20 vierräderige Güterwagen.

Die Bahn ist seit dem 9. September 1844 in Betrieb. — Täglich werden zwei Personenzüge in jeder Richtung befördert; außerdem gehen Abends 6½ und 7 Uhr Güterzüge, mit denen auch Personen befördert werden, von Altona und Kiel ab, welche beide in Neumünster übernachten und den nächsten Morgen um 4 und 5 Uhr ihre Fahrt fortsetzen.

**Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.**

| Von **Altona** nach | Entfernung in Meilen. | Dauer der Fahrt. | Preise der Plätze. I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | ℳ ß | ℳ ß | ℳ ß |
| Pinneberg | 2,25 | — 23 | 1. 2 | — 12 | — 6 |
| Torneſch (Uetersen) | 3 | — 37 | 1. 11 | 1. 2 | — 9 |
| Elmshorn | 4 | — 50 | 2. 4 | 1. 8 | — 12 |
| Horst | 5 | 1. 11 | 2. 13 | 1. 14 | — 15 |
| Wriſt (Kellinghuſen) | 7 | 1. 35 | 3. 15 | 2. 10 | 1. 5 |
| Neumünſter | 10 | 2. 10 | 5. 10 | 3. 12 | 1. 14 |
| Bordesholm | 11,50 | 2. 31 | 6. 6 | 4. 4 | 2. 2 |
| Kiel | 14 | 3 — | 7. 8 | 5 — | 2. 8 |
| Von **Kiel** nach: | | | | | |
| Bordesholm | 2,50 | — 27 | 1. 8 | 1 — | — 8 |
| Neumünſter | 4 | — 46 | 2. 4 | 1. 8 | — 12 |
| Wriſt (Kellinghuſen) | 7 | 1. 21 | 3. 15 | 2. 10 | 1. 5 |
| Horst | 9 | 1. 47 | 5. 1 | 3. 6 | 1. 11 |
| Elmshorn | 10 | 2 — | 5. 10 | 3. 12 | 1. 14 |
| Torneſch (Uetersen) | 11 | 2. 21 | 6. 3 | 4. 2 | 2. 1 |
| Pinneberg | 11,75 | 2. 33 | 6. 12 | 4. 8 | 2. 4 |
| Altona | 14 | 3 — | 7. 8 | 5 — | 2. 8 |

Die Güterzüge halten außerdem noch an den Anhaltpunkten: Stelling, Eidelstedt, Halstenbeck, Priesdorf, Siebenecksnöll, Padenstedt, Voorde, und Meimersdorf, mit welchen auch Personen befördert werden. Von Stationen zu den nächsten Anhaltpuncten, und umgekehrt, oder von Anhaltpuncten zu Anhaltpuncten, werden Billets zur III. Classe zu 2, beziehungsweise 4 ß ausgegeben. Zur II. und III. Wagenclasse müssen für jede Person 2 solcher Billets gelöst werden. — Kinder unter 2 Jahren sind frei, Kinder bis zu zwölf Jahren zahlen in I. und II. Classe den

Tarif um eine Classe niedriger, und in der III. Classe können 2 Kinder auf 1 Billet mitgenommen werden. — Familien über 3 Personen können auf die Fahrpreise einen Rabatt von 25 % in Anspruch nehmen, wenn das Familienhaupt sich wenigstens 1/2 Stunde vor der Abfahrt beim Bahnhof-Vorstand meldet. — Jeder Reisende hat 50 ℔ Gepäck frei; Ueberfracht wird von 10 zu 10 ℔ wie folgt bezahlt: Von Altona bis Elmshorst 1 ß, bis Wrist 2 ß, bis Neumünster 3 ß und bis Kiel 4 ß. Ebenso in der andern Richtung 1 — 4 ß.

Den Betrag der Zwischenstationen erhält man, wenn die Zahlen vom Orte des Zugangs von denen des Abgangortes subtrahirt werden.

Tarif für die Beförderung von Equipagen, Pferden und Hunden.

| Von Altona nach | Wagen I. Classe. | Wagen II. Classe. | Wagen III. Classe. | Pferde. | Hunde. |
|---|---|---|---|---|---|
| | mk ß | mk ß | mk ß | mk ß | mk ß |
| Pinneberg | 4 — | 3 — | 2 — | 1. 11 | — 4 |
| Tornesch (Untersen) | 6 — | 4. 8 | 3 — | 2. 4 | — 4 |
| Elmshorn | 8 — | 6 — | 4 — | 3 — | — 8 |
| Horst | 10 — | 7. 8 | 5 — | 3. 12 | — 8 |
| Wrist (Kellinghusen) | 14 — | 10. 8 | 7 — | 5. 4 | — 8 |
| Neumünster | 20 — | 15 — | 10 — | 7. 8 | 1 — |
| Bordesholm | 24 — | 18 — | 12 — | 8. 10 | 1 — |
| Kiel | 28 — | 21 — | 14 — | 10. 8 | 1 — |
| **Von Kiel nach** | | | | | |
| Bordesholm | 6 — | 4. 8 | 3 — | 1. 14 | — 4 |
| Neumünster | 8 — | 6 — | 4 — | 3 — | — 8 |
| Wrist (Kellinghusen) | 14 — | 10. 8 | 7 — | 5. 4 | — 8 |
| Horst | 18 — | 13. 8 | 9 — | 7 — | 1 — |
| Elmshorn | 20 — | 15 — | 10 — | 7. 8 | 1 — |
| Tornesch (Untersen) | 22 — | 16. 8 | 11 — | 8. 4 | 1 — |
| Pinneberg | 24 — | 18 — | 12 — | 9 — | 1 — |
| Altona | 28 — | 21 — | 14 — | 10. 8 | 1 — |

Die Classification der Fuhrwerke ist folgende: I. Classe Reise-Equipagen, II. Classe leichtes vierräderiges Fuhrwerk, III. Classe zweiräderiges Fuhrwerk und Schlitten. Reisende im eigenen Wagen zahlen II. Classe, und die auf dem Bock III. Classe. — Den Pferden ist ein Führer beizugeben, welcher III. Classe zahlt. Hunde werden ohne Führer nicht mitgenommen.

## Tarif für den Transport von Gütern und Schlachtvieh.

| Von **Altona** nach | Eilgut. 100 ℔ | Frachtgut. 100 ℔ | Producte. 100 ℔ | Mastvieh. | Mageres Vieh. | Kälber, Schweine, Schafe. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ß | ß | ß | mk ß | mk ß | mk ß |
| Pinneberg . . . | 3 | 2 | 1½ | 1. 4 | — 14 | — 8 |
| Tornesch . . . . | 4 | 2½ | 2 | 1. 12 | 1. 2 | — 10 |
| Elmshorn . . . | 5 | 3 | 2½ | 2. 4 | 1. 8 | — 12 |
| Horst . . . . . | 6 | 3½ | 3 | 2. 14 | 1. 14 | 1 — |
| Wrist . . . . . | 8 | 4½ | 3½ | 4 — | 2. 10 | 1. 6 |
| Neumünster. . . | 11 | 6 | 4½ | 5. 12 | 3. 12 | 1. 14 |
| Bordesholm . . | 13 | 7 | 5½ | 6. 8 | 4. 6 | 2. 4 |
| Kiel . . . . . | 15 | 8 | 6 | 8 — | 5. 4 | 2. 10 |
| Von **Kiel** nach | | | | | | |
| Bordesholm . . | 3 | 2½ | 2 | 1. 8 | 1 — | — 8 |
| Neumünster. . . | 5 | 3 | 2½ | 2. 4 | 1. 8 | — 12 |
| Wrist . . . . . | 8 | 4½ | 3½ | 4 — | 2. 10 | 1. 6 |
| Horst . . . . . | 10 | 5½ | 4 | 5. 4 | 3. 8 | 1. 12 |
| Elmshorn . . . | 11 | 6 | 4½ | 5. 10 | 3. 12 | 1. 14 |
| Tornesch . . . . | 12 | 6½ | 5 | 6. 4 | 4. 2 | 2. 2 |
| Pinneberg. . . . | 13 | 7 | 5½ | 6. 12 | 4. 8 | 2. 4 |
| Altona . . . . . | 15 | 8 | 6 | 8 — | 5. 4 | 2. 10 |

Die Güterzüge übernachten in Neumünster; es können auch Personen in II. und III. Classe mitreisen; die Taxe ist per Meile II. Classe 6 ß, und III. Classe 3 ß. — Wenn die Fracht auch weniger als 2 ß beträgt, so werden doch 2 ß dafür erhoben. — Die Taxe für Vieh beträgt per Meile: Mastvieh 9 ß, mageres Vieh 6 ß, Kälber, Schweine und Schafe 3 ß. — Viehtreiber haben Billete III. Classe zu lösen; ohne Führer wird kein Vieh angenommen.

Die Frequenz seit der Eröffnung der Bahn vom 9. September bis 31. December 1844 bestand in: 97,430 Personen, zu 114,356 mk Crt.; ferner wurden eingenommen für Frachtgüter und Passagiergepäck 50,326 mk Crt. und für Postfracht 1766 mk Crt., zusammen 166,448 mk Crt. 14½ ß, oder 66,579 rtl 19 Sgr preuß. Cour.

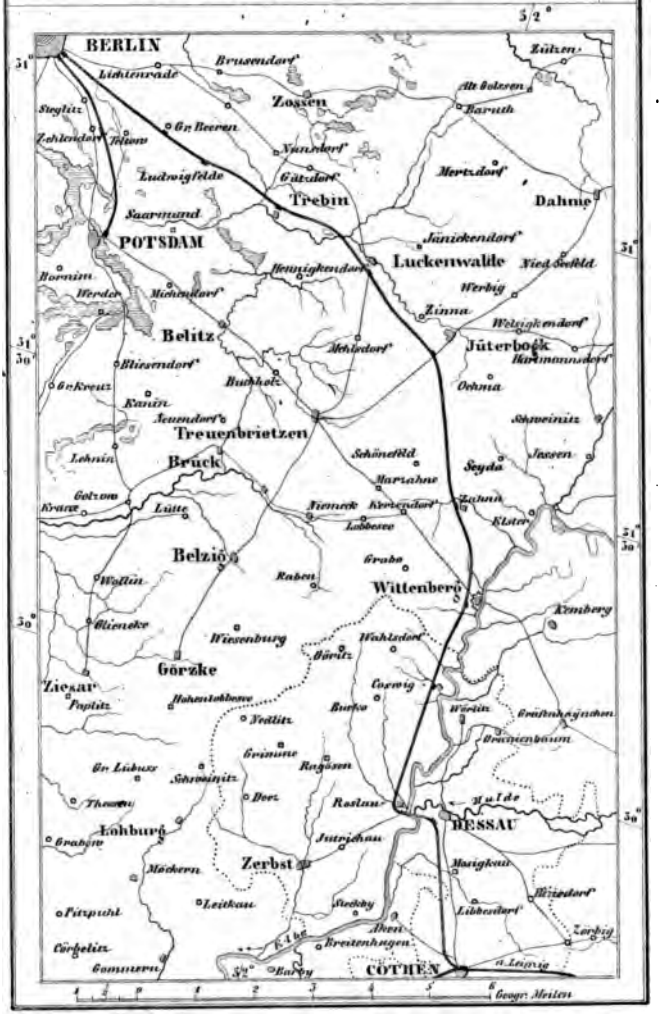
# 20. Berlin-Anhaltiſche Eiſenbahn.

(Berlin-Wittenberg-Cöthen.)

Mit Zugskarte.

Der erſte Plan dieſes Unternehmens war auf eine Fortführung der Eiſenbahn zwiſchen Berlin und Potsdam, zum Anſchluß an die Leipzig-Dresdener Bahn bei der Station Rieſa gerichtet. Bereits im Mai 1836 trat in Berlin ein Comité zur Bildung einer Actien-Geſellſchaft für dieſen Zweck zuſammen. Schon am 21. Mai 1836 erfolgte die zur Bildung einer ſolchen Actien-Geſellſchaft beantragte Genehmigung der Behörde; bis Ende Juni d. J. war das zu dieſem Unternehmen vorläufig veranſchlagte Capital von 2,500,000 ℳ gezeichnet. Im September wurde mit der leipzig-dresdener Eiſenbahn-Geſellſchaft ein Anſchluß-Vertrag gemacht und im December die erſte Einzahlung von 10 % ausgeſchrieben, welche prompt und vollſtändig einging. — Jetzt begann für die Geſellſchaft eine Reihe beiſpielloſer Fatalitäten. Der Anſchluß an die berlin-potsdamer Bahn ließ ſich nicht ausführen, ohne die größten Nachtheile für beide Geſellſchaften; laut Gutachtens des damaligen techniſchen Directors der potsdamer Bahn, Herrn geh. Ober-Baurath Crelle. — Die Geſellſchaft ſuchte daher die Umwandlung der allerhöchſten Genehmigung in eine zum directen Bau von Berlin nach Rieſa nach, und erhielt dieſelbe (nach amtlicher Mittheilung vom 6. März 1837). — Von dieſem Tage ab, wo die Bahn ihren Weg nicht über Potsdam nimmt, begannen die unabläſſigſten und feindſeligſten Verfolgungen gegen dieſes Unternehmen. — Dadurch wurden, wie erlaubtermaßen wohl anzunehmen iſt, bei der damaligen Unreife der Anſichten über Eiſenbahnverhältniſſe, die Beſchlüſſe der Staatsbehörden wankend, indem dieſer Bau fortwährend, und vielfach auch öffentlich, als ein die Staats-Intereſſen verletzendes Unternehmen dargeſtellt wurde. — Alle Kämpfe gegen dieſe Anſichten waren vergeblich, und bei Berufung auf die bereits ertheilte allerhöchſte Genehmigung erhielt die Geſellſchaft den Vorwurf, (in Betreff der Mittheilung vom 6. März 1837) „übereilt gehandelt zu haben!“ Um nun die Linie nach Riſa zu bewahren, ſtellte die Geſellſchaft unterm 11. November 1837 das Erbieten: „Eine Geſellſchaft zum Bau einer directen Bahn nach Magdeburg zu bilden.“ — Vergeblich! Die Geſellſchaft erhielt hierauf unterm 1. März 1838 den Beſcheid: 1) daß dieſelbe auf Ertheilung einer definitiven Conceſſion zum Bau einer Bahn nach Rieſa keine Rechnung zu machen hätte; und 2) daß der Bau einer Bahn zur Verbindung mit der magdeburg-leipziger Eiſenbahn vorgezogen werde, und zwar in der Richtung gegen Cöthen. — So mußte denn endlich auf das ſichere, vor der Exiſtenz einer Bahn von Jüterbogk nach Cöthen durch keine Concurrenz gefährdete, dauernde Vortheile verſprechende Unternehmen (den Bau auf Rieſa) verzichtet werden, und es blieb der Geſellſchaft, da dieſelbe im vollen Vertrauen auf die Zuſicherung vom 6. März 1837 in tiefe Verpflichtungen, große Ausgaben und Verbindlichkeiten zur Vorbereitung des Baues ſich eingelaſſen hatte, kein anderer Ausweg, als

# Berlin-Anhalt Cöthen.



eine neue Linie unfreiwillig zu übernehmen. — Jedoch damit waren die Kämpfe noch nicht zu Ende; da die Bahnlinie von Berlin aus geführt werden sollte, so wurden der Gesellschaft von derselben Seite, wie früher, neue Kämpfe mit Behörden und Publicum erregt, um das Unternehmen durch den Bau von Potsdam nach Roßlau zu einer Fortsetzung der potsdamer Eisenbahn umzugestalten. Mit größter Mühe nur gelang es der Gesellschaft, eine nochmalige Umstoßung des Bauplans abzuwenden. — Noch bevor das Unternehmen vollendet ist, regt sich dieselbe feindliche Opposition schon wieder, um unter vorgewandten andern Richtungen eine directe Bahn nach Magdeburg zu Stande zu bringen, und setzt dadurch die Gesellschaft in große Besorgnisse. — Unter'm 8. September 1841 wurde hierauf Seitens des hohen Finanzministeriums der Gesellschaft eröffnet, daß der Ertheilung einer Concession zum Baue von Jüterbogk nach Riesa nunmehr nichts entgegenstehe, falls dieselbe im Interesse zweier Privatpersonen über den Bau einer directen Bahn nach Magdeburg sich gütlich einigen würde. — Unter'm 28. Januar 1841 erhielt die Gesellschaft auf mehrfach geäußerte Besorgnisse die Zusicherung, daß für jetzt eine directe Bahn nach Magdeburg nicht angelegt werden soll. — Im Juli 1843, nachdem das Unternehmen noch nicht bis zur zweiten Jahresdividende gelangt war, ergab sich durch Gerüchte, daß die Frist „für jetzt" schon als abgelaufen zu betrachten war, was sich leider in der Folge bestätigte. — Durch eine Conferenz vom 27. November 1843 vermehrten sich die Besorgnisse der Gesellschaft, daß die directe Bahn nach Magdeburg eine so gut als beschlossene Sache sey. — Das ist der Hergang der Dinge, das sind die vielfach wechselnden Schicksale, die das Unternehmen von Anfang bis hier stets bedrohlich begleitet haben.

Wir konnten nicht umhin, diesen Auszug aus einer kleinen Denkschrift, welche durch die Direction an die Actionäre am 15. Januar 1844 vertheilt wurde, hier als ein belehrendes und warnendes Beispiel getreulich einzuschalten.

Im Mai 1844 fanden zwischen den Staatsbehörden und der Direction der Gesellschaft Unterhandlungen hinsichtlich des etwaigen künftigen Baues einer Eisenbahn von Jüterbogk nach Riesa, im Anschluß an die leipzig-dresdener Eisenbahn, Statt. Unter'm 23. November desselben Jahres erfolgte hierauf die allerhöchste Genehmigung zur Ausführung dieser Zweigbahn für den Fall, daß dieselbe binnen einer angemessenen Frist definitiv beschlossen wird, und eine Verständigung mit der königl. sächsischen Regierung über den Anschluß keinen Anstand findet. Gleichzeitig wurde die Gesellschaft ermächtigt, das Grundcapital zu diesem Zweck um 3,000,000 ℳ zu erhöhen. Diese allerhöchsten Zusicherungen sind in der Voraussetzung ertheilt, daß Seitens der berlin = anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft alle Widersprüche und Ansprüche in Beziehung auf die Anlage einer Eisenbahn zwischen Potsdam und Magdeburg aufgegeben werden. (Siehe den Artikel Berlin = Potsdam.) Hiernach sollen nun 15,000 Stück neue berlin = anhaltische Eisenbahn = Actien unter Litt. **B** à 200 ℳ, mithin über 3,000,000 ℳ aufgenommen werden. Das gesammte Stammcapital der berlin = anhaltischen Eisenbahn = Gesellschaft

wird sonach auf die Summe von 6,000,000 ℳ erhöht und durch 30,000 Actien à 200 ℳ repräsentirt. Den Besitzern der ursprünglichen Actien steht es frei, auf Höhe ihres Actiencapitals auf die Actien Litt. B zu zeichnen und dieselben zum Pari-Course zu übernehmen. — Die technischen Vorarbeiten für die anhaltische Eisenbahn wurden im Jahre 1838 durch die beiden Ingenieure Petersen und Rosenbaum vorgenommen, und die Kosten auf 3,500,000 ℳ veranschlagt. Die Bahn beginnt auf der westlichen Seite Berlins, in der Nähe des hallischen Thors; der Bahnhof liegt außerhalb der Stadtmauer. Zur näheren Verbindung mit dem Bahnhofe sind von der Wilhelmstraße Nr. 108 bis 113 eine neue Straße, und am Durchbruch der Stadtmauer zwei neue Thorgebäude auf Kosten der Gesellschaft erbaut worden. Die Zugsrichtung der Bahn geht von Berlin nach Luckenwalde, Jüterbogk, Wittenberg, Coswig und Roßlau. Hier wendet sich die Bahn zur Elbebrücke, deren Benutzung gegen Brückenzoll auch dem Publikum freisteht, durchschneidet dann das vereinigte Elbe- und Muldethal und läuft an Dessau hin nach Cöthen, wo sie in die magdeburg-leipziger Eisenbahn mündet.

**Neigungsverhältnisse der berlin-anhaltischen Eisenbahn.**

| Ruthen. | Neigung. | Ruthen. | Neigung. |
|---|---|---|---|
| 9391 „ | 1 : 300 „ | 1234 „ | 1 : 1000 „ |
| 1120 „ | 1 : 320 „ | 100 „ | 1 : 1200 „ |
| 1554 „ | 1 : 360 „ | 838 „ | 1 : 1440 „ |
| 4630 „ | 1 : 400 „ | 1060 „ | 1 : 2000 „ |
| 830 „ | 1 : 450 „ | 492 „ | 1 : 3000 „ |
| 1421 „ | 1 : 500 „ | 904 „ | 1 : 4000 „ |
| 2040 „ | 1 : 600 „ | 730 „ | 1 : 5000 „ |
| 2292 „ | 1 : 700 „ | 136 „ | 1 : 6000 „ |
| 2213 „ | 1 : 800 „ | 32,125 Ruthen Steigen und Fallen. | |
| 540 „ | 1 : 860 „ | 8289 „ Horizontale Strecken. | |
| 600 „ | 1 : 900 „ | 40,414 Ruthen Hauptbahn = | |

152,199 Meter = 34,25 Wegstunden = 20,55 geogr. Meilen.

Die Curven der Bahn sind sehr günstig für den Betrieb; es sind 36 vorhanden. Davon haben 3 Halbmesser von 300 Ruthen, 4 à 500 Ruthen, 3 à 600 Ruthen, 4 à 800 Ruthen und 22 à 1000 und mehr Ruthen. Die geraden Linien messen 29,473 Ruthen, und die Krümmungen 10941 Ruthen.

Das Bausystem der Bahn besteht in Folgendem: Der Bahndamm ist 27 Fuß breit, für zwei Geleise ausgeführt. An Schienengeleisen sind gelegt worden: eine Hauptbahn von 40,414 laufenden Ruthen; Doppelbahn zwischen Großbeeren und Ludwigsfelde (1637 Ruthen) und zwischen Wittenberg und Coswig (3098 Ruthen), zusammen 4736 lauf. Ruthen; ferner Nebenbahn 3090 lauf. Ruthen, mithin im Ganzen 48,240 lauf. Ruthen Schienengeleise. Davon sind 34,391 lauf. Ruthen Geleise in Stühlen auf Querschwellen befestigt, welche 3 Fuß im Mittel von einander entfernt liegen, und durch Kies und Steine fundamentirt sind.

Sodann bestehen 13281 lauf. Ruthen Geleise aus Vignolschienen, welche durch Querschwellen alle 2½ Fuß unterstützt und am Stoß durch Unterlagsplatten gesichert sind. Das Gewicht der Schienen beträgt pro lauf. Fuß ungefähr 18 ℔ oder 50 — 52 ℔ pro Yard. Ferner 567 Ruthen Holzbahn in den Remisen ꝛc. Die Spurweite mißt 4 Fuß 6⅞ Zoll preuß. Maß.

Da die Bahn im Allgemeinen kein ungünstiges Terrain durchzieht, so sind die Erdarbeiten auch nicht sehr bedeutend; die Gesammtlänge der Einschnitte beträgt 9178 Ruthen, welche 470,591 Schachtruthen (à 144 Cubikfuß) Erde lieferten, wogegen die Dämme 618,678 Schachtruthen Erde erforderten. Die Bahn enthält 185 Brücken und Durchlässe von 3092 Fuß Durchflußöffnung. Davon sind bemerkenswerth: 2 eiserne Drehbrücken, im berliner Bahnhof, zum Durchlassen von Schiffen eingerichtet, welche 18,640 ℳ gekostet haben; 2 andere Brücken über den Landwehrgraben, außerhalb des Bahnhofes, mit massiven Mittelpfeilern, hölzernem Oberbau und Pfahljochen zu ungefähr 11,000 ℳ; die Brücken über das Hammerfließ von 60′ Oeffnung; die Brücken über die Nuthe von 85′ Oeffnung; die ungefähr 900 Fuß lange Fluthbrücke über das Elbe- und Muldethal; und die ungefähr 400 Fuß lange Brücke über die Mulde bei Dessau; die Elbebrücke bei Roßlau von 720 Fuß Länge, welche von Holz auf massiven Pfeilern construirt ist.

Der berliner Bahnhof ist sehr geräumig und umfaßt ungefähr 28 Morgen Gelänb; die Empfangsgebäude sind besonders sehenswürdig. Man hat bei seiner Anlage zugleich eine Speculation mit Baustellen verknüpft, welche gut gelungen ist. Auch der Bahnhof von Cöthen empfiehlt sich durch sehr geschmackvolle und zweckmäßige Einrichtungen.

Am 1. September 1840 wurde die Bahnstrecke zwischen Cöthen und Dessau, am 1. Juli 1841 die zwischen Berlin und Jüterbogk, am 18. August zwischen Dessau und Koßwig, am 28. August zwischen Koßwig und Wittenberg, und am 10. September 1841 die ganze Bahn dem Verkehr eröffnet.

**Anlage- und Einrichtungskosten bis Ende 1843.**

| | | |
|---|---|---|
| 1) | Technische Vorarbeiten . . . . . | 27,138 ℳ |
| 2) | Grunderwerb auf der Bahnlinie . . . . . | 289,456 „ |
| 3) | Geräthschaften . . . . . | 52,489 „ |
| 4) | Erdarbeiten (712,892 Schachtruthen) . . . . | 701,660 „ |
| 5) | Wegeübergänge (258 Stück) . . . . . | 72,367 „ |
| 6) | Brücken und Durchlässe (185 zu 3092′ Oeffnung) | 354,549 „ |
| 7) | Gebäude auf der Bahn . . . . . | 173,043 „ |
| 8) | Berliner Bahnhof, einschließlich dem Bau eines Stadtthores . . . . . | 499,260 „ |
| 9) | Oberbau (43055 lauf. Ruthen Geleise) . . . | 1,477,879 „ |
| 10) | Fahrzeuge (16 Locomotiven) . . . . . | 247,098 „ |
| 11) | Wagen (208 Stück verschiedener Art) . . . . | 219,579 „ |
| 12) | Insgemein (diverse Baukosten ꝛc.) . . . . . | 83,601 „ |
| 13) | Rendanturgebühren . . . . . | 6,213 „ |
| | Transport | 4,204,323 ℳ |

| | | |
|---|---|---|
| | Transport | 4,204,323 Thlr. |
| 14) Directionskosten und Aufsichtspersonal . . . . | | 100,822 „ |
| 15) Zinsenzahlungen für Actien . . . . . | | 310,584 „ |
| 16) Kosten des ersten Betriebes, 1840 . . . . . | | 7,345 „ |
| Summe der Ausgaben | | 4,623,074 Thlr. |
| Hievon kommen nachstehende Einnahmen in Abzug: | | |
| a) Für verkaufte Grundstücke . . . . | 136,095 Thlr. | |
| b) Von zeitweise belegten Geldern . . | 21,280 „ | |
| c) Für Extraordinaria, Materialien ꝛc. | 20,050 „ | |
| d) Reinerträgniß des Betriebes von 1841 | 2,707 „ | |
| | | 180,132 „ |
| Kosten des Baues bis März 1842 | | 4,442,942 Thlr. |
| Seitdem wurden ferner ausgegeben 1842: | | |
| 17) Diverse Baukosten und Remunerationen . . . | | 45,752 „ |
| 18) Neubauten an der Bahn . . . . . | | 103,037 „ |
| 19) Wagen-Neubau (51 Stück) . . . . . | | 81,960 „ |
| 20) Maschinen (2 Locomotiven nebst Tender) . . . | | 35,800 „ |
| 21) Vervollständigung der Bahnanlagen . . . . | | 65,385 „ |
| Kosten der Anlage bis Ende 1842 | | 4,774,876 Thlr. |

Fernere Ausgaben 1843.

| | | |
|---|---|---|
| 22) Neubauten in den Bahnhöfen . . . . . | | 35,604 „ |
| 23) Für Maschinen (4 Locomotiven nebst Tender) . | | 48,343 „ |
| 24) Wagen (17 Stück) . . . . . | | 19,473 „ |
| 25) Beträge von früherer Rechnung (1842) . . . | | 13,360 „ |
| Summe der Ausgaben | | 4,891,656 Thlr. |
| Hiervon kommen folgende Einnahmen in Abzug: | | |
| e) Für verkaufte Grundstücke . . . . | 8,500 Thlr. | |
| f) Abgelöste Capitalien . . . . . | 36,700 „ | |
| g) Außerhalb verkaufte Grundstücke . | 635 „ | |
| | | 45,835 „ |
| Kosten der Anlage bis Ende 1843 | | 4,845,821 Thlr. |
| In dieser Summe sind aber Kosten enthalten, welche der Anlage nicht zugerechnet werden können: | | |
| I. Vergeblich aufgewendete Kosten auf das Bahnproject nach Riesa . . . . . | 101,131 Thlr. | |
| II. Verlust bei'm ersten Betrieb (O. 3. 16) | 7345 „ | |
| | | 108,476 „ |
| Wirkliche Anlagekosten | | 4,737,345 Thlr. |
| Die Gesellschaft besitzt noch verkäufliche Grundstücke im Werthe von . . . . . | | 40,000 „ |
| Diese abgerechnet, bleiben | | 4,697,345 Thlr. |

### Finanzverhältniſſe.

| | | |
|---|---|---|
| Bis Ende 1843 ſind auf die Anlage verwendet . . | | 4,845,821 ℳ |
| Hiervon ſind gedeckt: durch | | |
| 15,000 Stammactien à 200 ℳ à 4 % | 3,000,000 ℳ | |
| 1300 Prioritätsactien, à 500 ℳ zu 4 % Zinſen . . . . . | 650,000 „ | |
| 8500 Prioritätsactien, à 100 ℳ zu 4 % Zinſen . . . . . | 850,000 „ | |
| | | 4,500,000 „ |
| | Mehrkoſten | 345,821 ℳ |
| Hiervon ab den Werth ſämmtlicher disponibler Grundſtücke längs der Bahn . . . . . | | 197,183 „ |
| | Bleiben noch zu decken | 148,638 ℳ |

Die Geſellſchaft hat das Recht, jährlich wenigſtens 10,000 ℳ, vom 1. Juli 1843 an, durch's Loos zu amortiſiren, oder dieſe Prioritäts-Actien zu jeder Zeit zu kündigen.

Die Stammactien erhielten 1842 4½ %, 1843 6 % und 1844 6½ % Dividende.

Die Betriebsmittel beſtanden Ende 1844 in Folgendem: 25 Locomotiven und 24 Tender, 1 Königswagen, 7 Perſonenwagen I. Claſſe, 2 I. und II. Claſſe combinirt, 30 II. Claſſe, 35 III. Claſſe mit Verdeck, 28 III. Claſſe ohne Verdeck, alſo 102 Perſonenwagen für 2852 Perſonen; 15 Viehwagen, 14 Bagagewagen, 1 achträderiger Güterwagen, 9 Equipagewagen, 91 Laſtwagen, 18 Rollwagen, 5 Kohlenwagen, 6 Schneepflüge und 4 Bahndräſinen. Auſſerdem gemeinſchaftlich mit der magdeburger Geſellſchaft: 28 Equipagewagen und 87 Bagage- und Laſtwagen. Im Ganzen 380 Stück verſchiedene Wagen.

Die Locomotiven verbrauchten 1844 per Nutzmeile 3,8 Scheffel Coaks; der Scheffel Coaks koſtete 9 Sgr. Die Koſten des Maſchinenweſens betrugen für jede durchlaufende Meile 1 ℳ 29 Sgr 5 ₰

Es werden täglich 4 Fahrten von jedem Endpunkt aus gemacht, davon gehen 2 Perſonenzüge in 4 Stunden 45 Minuten, 1 Güterzug ohne Perſonen in 8 Stunden 30 Minuten, und 1 Zwiſchenzug mit Perſonen und Gütern (welcher Nachts in Wittenberg bleibt) in 15 Stunden 15 Minuten.

Tarif für den Perſonentransport, Diſtanzen und Fahrzeit.

| Stationen. (Nach der Reihenfolge.) | Entfernung in Meilen. | Dauer der Fahrt. | Preiſe der Plätze. I. Claſſe. | II. Claſſe. | III. Claſſe. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | Sgr. | Sgr. | Sgr. |
| Berlin bis Groß-Beeren | 2,50 | — 20 | — | 10 | 6 |
| „ „ Ludwigsfelde | 3,25 | — 30 | — | 13 | 8 |
| „ „ Trebbin | 4,50 | — 45 | 30 | 20 | 12 |
| „ „ Luckenwalde | 6,50 | 1. 15 | 40 | 27 | 17 |
| „ „ Jüterbogk | 8,25 | 1. 45 | 55 | 35 | 22 |
| „ „ Zahna | 11 | 2. 30 | 70 | 45 | 28 |
| „ „ Wittenberg | 12,75 | 2. 45 | 80 | 52 | 32 |
| „ „ Koßwig | 14,25 | 3. 15 | 90 | 60 | 36 |
| „ „ Roßlau | 16,50 | 3. 45 | 100 | 68 | 42 |
| „ „ Deſſau | 17,25 | 4 — | 105 | 70 | 44 |
| „ „ Cöthen | 20 | 4. 45 | 120 | 80 | 50 |
| Berlin „ Halle | 25 | 5. 30 | 149 | 99 | 61½ |
| „ „ Magdeburg | 27 | 5. 45 | 140 | 95 | 60 |
| „ „ Leipzig | 29 | 6. 15 | 165 | 110 | 70 |
| **Stationen.** (Nach dem Alphabet.) | | | | | |
| Cöthen bis Deſſau | 2,75 | — 45 | 18 | 12 | 7½ |
| „ „ Jüterbogk | 11,75 | 3 — | 72 | 48 | 30 |
| „ „ Luckenwalde | 13,50 | 3. 30 | 82 | 55 | 34 |
| „ „ Roßlau | 3,50 | 1 — | 21½ | 15½ | 10½ |
| „ „ Wittenberg | 7,25 | 2 — | 45 | 30 | 19 |
| Deſſau bis Jüterbogk | 9 | 2. 15 | 55 | 37 | 23 |
| „ „ Luckenwalde | 10,75 | 2. 45 | 67 | 45 | 27 |
| „ „ Roßlau | 1 | — 15 | 6½ | 4½ | 3 |
| „ „ Wittenberg | 4,50 | 1. 15 | 30 | 20 | 12 |
| Jüterbogk bis Luckenwalde | 1,75 | — 30 | 12 | 8 | 5 |
| „ „ Roßlau | 8,25 | 2 — | 50 | 34 | 21 |
| „ „ Wittenberg | 4,50 | 1 — | 30 | 20 | 12 |
| Luckenwalde bis Roßlau | 10 | 2. 30 | 63 | 42 | 26 |
| „ „ Wittenberg | 6,25 | 1. 30 | 40 | 27 | 16 |
| Roßlau bis Wittenberg | 3,75 | 1 — | 25 | 16 | 10 |

Kleine Kinder, welche im Arm getragen werden, ſind frei; Kinder unter 10 Jahren zahlen zwei 1 Billet, und ein Kind unter 10 Jahren kann mit ſeinem Billet in der zunächſt höhern Claſſe reiſen. — Jeder Reiſende hat 50 ℔ Gepäck frei; Uebergewicht wird von 10 zu 10 ℔, wie folgt, bezahlt. Von Berlin bis Cöthen 3½ Sgr., bis Magdeburg 4½ Sgr., bis Halle 4½ Sgr. und von Berlin bis Leipzig 5 Sgr.

Tarif für den Transport von Equipagen und Pferden.

| Von **Berlin** nach | Wagen. I. Classe. | Wagen. II. Classe. | Pferde. 1 | Pferde. 2 | Pferde. 3 |
|---|---|---|---|---|---|
| | ngl | ngl | ngl | ngl | ngl |
| Jüterbogk | 9 | 7 | 7 | 9 | 11 |
| Wittenberg | 12½ | 9¾ | 9¾ | 12½ | 15¼ |
| Dessau | 16¼ | 13 | 13 | 16¼ | 19½ |
| Cöthen | 18 | 15 | 15 | 18 | 21 |
| Halle | 22½ | 16⅔ | 16⅔ | 22½ | 28⅓ |
| Magdeburg | 25 | 18 | 18 | 25 | 32 |
| Leipzig | 27 | 19 | 19 | 27 | 35 |
| **Von Cöthen nach** | | | | | |
| Dessau | 3 | 2½ | 2½ | 3 | 3½ |
| Wittenberg | 7½ | 5½ | 5½ | 7½ | 9½ |
| Jüterbogk | 12 | 9 | 9 | 12 | 15 |
| Berlin | 18 | 15 | 15 | 18 | 21 |

Reisende in eigenen Wagen zahlen II. Classe, die Dienerschaft III. Classe.

Tarif für Güterfracht per Centner.

| Von **Berlin** nach | Ord. | Eil. | Von **Berlin** nach | Ord. | Eil. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Sgr | Sgr | | Sgr | Sgr |
| Trebbin | 3½ | 5½ | Roßlau | 10½ | 17 |
| Luckenwalde | 4¾ | 7½ | Dessau | 10¾ | 18 |
| Jüterbogk | 6 | 9½ | Cöthen | 12 | 20 |
| Zahna | 7 | 12 | Halle | 14 | 22½ |
| Wittenberg | 8 | 13½ | Leipzig | 16 | 26 |
| Koßwig | 9 | 15 | Magdeburg | 14 | 22½ |

Pakete unter 40 ℔ unterliegen dem Postzwang. — Der Transport von Producten geschieht nur in ganzen Wagenladungen zu 72 Ctr für 1 ngl per Meile und 1½ ngl für Auf- und Abladen.

Viehtransporte werden befördert zu: eine halbe Wagenladung für 15 Sgr per Meile, und eine ganze Wagenladung für 1 ngl per Meile. Wenn Raum vorhanden ist auch einzelne Stücke Vieh; in diesem Falle per Meile 1 Ochs 10 Sgr, 1 Kuh 8 Sgr, 1 Kalb 2½ Sgr, 1 Mast-

ſchwein 3 Sgr., 1 mageres Schwein 2 Sgr., 1 Schaf 2 Sgr. — Bei ganzen Wagenladungen iſt der Viehtreiber frei, ſonſt hat derſelbe III. Claſſe zu bezahlen.

Die Frequenz ſeit Eröffnung der Bahn vom 10. September 1841 war:

| Jahr. | Perſonen. | Einnahme. | Güter. | Einnahme. | Geſammt-Einnahme. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Thlr. | Ctr. | Thlr. | Thlr. |
| 1841 | 94,213 | — | 48,637 | — | 174,613 |
| 1842 | 318,659 | 378,453 | 429,009 | 126,968 | 505,421 |
| 1843 | 341,974 | 422,973 | 892,636 | 235,907 | 658,880 |
| 1844 | 361,407 | 462,249 | 658,645 | 187,799 | 681,632 |

Die Betriebsausgaben pro 1844 betrugen 419,553 Thlr.; hierunter ſind jedoch 76,002 Thlr. Zinſen für Prioritäts-Actien ꝛc. und 15,000 Thlr. zur Amortiſation enthalten, wonach die Betriebskoſten nur 48,2 % betragen. — Der Netto-Ertrag brachte 262,079 Thlr.; hiervon erhielten die Stamm-Actien 6½ % = 195,000 Thlr., und 67,079 Thlr. gingen zum Reſervefonds, welcher am 1. Januar 1845 154,836 Thlr. 16 Sgr. betrug.

---

## 21. Berlin = Potsdam.

(Zugskarte bei O.-Z. 20.)

In Folge des Geſetzes vom 3. November 1835, welches für alle preußiſchen Eiſenbahnen erlaſſen wurde, bildete ſich eine Geſellſchaft für den Bau einer Bahn zwiſchen Berlin und Potsdam, welche das damals für ausreichend gehaltene Capital von 600,000 Thlr. zuſammenbrachte. Die Sache ſtieß jedoch gleich anfangs auf ſo viel Schwierigkeiten, daß die urſprünglichen Gründer des Unternehmens ſich zurückzogen, und nachdem dieſelben mit 12,000 Thlr. in 60 Frei-Actien abgefunden waren, wurde ein neues Directorium gewählt. Das Statut der berlin-potsdamer Eiſenbahn iſt vom 23. September 1837, zu welchem noch am 25. Juli 1840 und 25. Februar 1842 zwei Nachträge erlaſſen wurden. — Die berlin-potsdamer Eiſenbahn war die erſte im preußiſchen Staate, und auch eine der erſten in Deutſchland. Die Bahn beginnt zu Berlin nahe am Potsdamer Thor, paſſirt den Landwehrgraben, zieht an Schöneberg vorüber nach Steglitz und Zehlendorf, berührt Kohlhaſenbrück, zieht ſich ſodann längs dem linken Havelufer durch Novaweß und endet bei Potsdam, dem königlichen Schloſſe gegenüber, an der langen Brücke. Sie wurde am 30. October 1838 eröffnet.

### Nivellement der berlin-potsdamer Eisenbahn.

| Ruthen. | | Neigung. | Ruthen. | | Neigung. |
|---|---|---|---|---|---|
| 80 | „ 1: | ∞ | 60 | „ 1: | ∞ |
| 120 | „ 1: | 500 St. | 320 | „ 1: | 615 Fl. |
| 200 | „ 1: | 400 „ | 80 | „ 1: | 1152 „ |
| 180 | „ 1: | ∞ | 540 | „ 1: | 589 St. |
| 840 | „ 1: | 403 „ | 360 | „ 1: | 576 „ |
| 520 | „ 1: | 1020 Fl. | 1040 | „ 1: | 668 Fl. |
| 80 | „ 1: | ∞ | 140 | „ 1: | ∞ |
| 320 | „ 1: | 768 St. | 880 | „ 1: | 438 „ |
| 380 | „ 1: | 2960 „ | 440 | „ 1: | ∞ |
| 280 | „ 1: | 423 Fl. | | | |
| 140 | „ 1: | 4440 St. | | | |

7000 Ruthen = 26362 Meter =
5,93 Wegstunden = 3,56 Meilen.

Die Bahn steht gegenwärtig noch mit keiner andern in Verbindung; es ist aber eine Verlängerung nach Magdeburg bereits genehmigt worden *). Diese Bahn soll, vom jetzigen potsdamer Bahnhof ausgehend, über die Havel links von der Brücke nach der Ecke des Lustgartens führen, dann am neuen Palais vorüber nach Werder ziehen, und hier nochmals die Havel überschreiten; von hier soll dieselbe auf groß Kreuz zu und rechts an Brandenburg vorbei über Plauen, Genthin und Burg nach Magdeburg geführt werden. Die Bahn wird 19,3 Meilen lang, also 7,7 Meilen kürzer werden, als die jetzige über Cöthen nach Magdeburg führende Eisenbahnlinie. Das Anlage-Capital ist für die 19,3 M. Eisenbahn auf 4,000,000 ℳ veranschlagt, es steht aber zu erwarten, daß diese Summe wegen des Baues von 3 sehr bedeutenden Brücken und des häufig niedrigen und sumpfigen Terrains nicht ausreichen wird. Die potsdam-magdeburger Eisenbahngesellschaft hat sich dahin entschieden, die berlin-potsdamer Bahn gegen den doppelten Betrag des Stamm-Actien-Capitals, also mit 2,000,000 ℳ anzukaufen, und außerdem ein vorhandenes Prioritäts-Actien-Capital von 367,000 ℳ abzulösen.

Die berlin-potsdamer Bahn hat nur ein Geleise; auf den beiden Endstationen und zu Steglitz und Zehlendorf befinden sich Ausweichungen. Sie ist nach dem System der belgischen Bahnen, mit freitragenden Schienen, erbaut, nur sind zur Befestigung der Stühle Schraubenbolzen mit Muttern angewendet. Die Spurweite beträgt 4′ 6⅞″, und der Spielraum für die Räder ⅝ — ⅞ Zoll. Das Gewicht der Schienen ist für den lauf. Fuß 13 ℔.

### Anlage- und Einrichtungskosten bis Ende 1843.

| | | |
|---|---|---|
| 1) | Erwerbung der Grundstücke und alten Gebäude . | 175,984 ℳ |
| 2) | Erddamm der Eisenbahn . . . . . | 171,780 „ |
| 3) | Die Eisenbahn (das Schienengeleise) . . . . | 303,857 „ |
| 4) | Brücken und Durchlässe. . . . . | 60,695 „ |
| | Transport | 712,316 ℳ |

*) Man sehe hierüber den Artikel: „Berlin-Anhalt."

| | |
|---|---|
| Transport | 712,316 ℳ |
| 5) Gebäude und deren Einrichtungen . . . . . | 240,197 „ |
| 6) Kosten des Entwurfs und der Vorarbeiten . . | 25,511 „ |
| 7) Bau=Betriebskosten . . . . . | 9,387 „ |
| Baukosten der Bahn | 987,411 ℳ |
| 8) Dampfwagen nebst Tender . . . . . | 189,902 „ |
| 9) Personenwagen . . . . . | 130,625 „ |
| 10) Güterwagen . . . . . | 29,638 „ |
| 11) Transportgeräthe und Bekleidung des Wagenpersonals . . . . . | 10,251 „ |
| 12) Stadtgüter=Fuhrwerk . . . . . | 1,897 „ |
| Transportmittel | 362,313 ℳ |
| 13) Entschädigung an die ursprünglichen Gründer . | 12,000 „ |
| 14) Zinsen von Geldern, Agio und Miethen . . . | 38,101 „ |
| Summe aller Ausgaben | 1,399,885 ℳ |
| 15) Später werden noch folgende Ausgaben kommen: | |
| Für noch nicht beendigten Grunderwerb . . . | 12,730 „ |
| „ Erbauung von Schoppen und Werkstätten . | 4,540 „ |
| Summe | 1,417,155 ℳ |

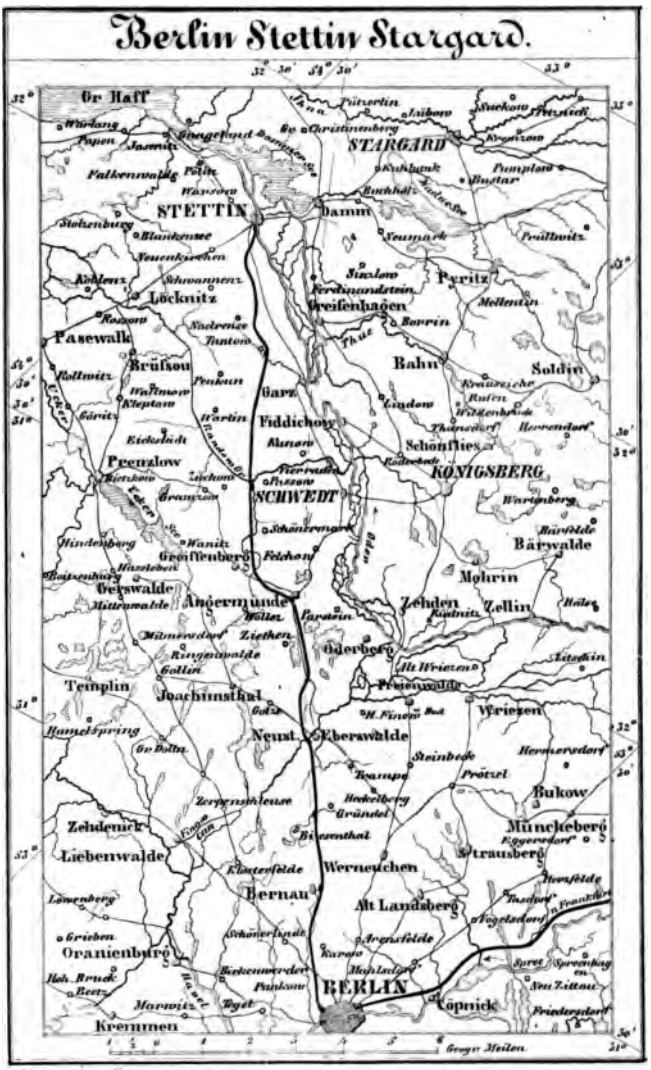
### Finanzverhältnisse.

| | |
|---|---|
| Vorstehende Summen wurden beigebracht durch: | |
| 3500 Actien erster Emittirung à 200 ℳ (hiebei sind 60 Frei=Actien) . . . . . | 700,000 ℳ |
| 1500 Actien zweiter Emittirung à 200 ℳ zu 4 % | 300,000 „ |
| 2000 Prioritäts=Actien von 1839 à 200 ℳ zu 4 % | 400,000 „ |
| 7000 Actien à 200 ℳ machen in Summa . . . | 1,400,000 ℳ |

Die fehlenden 29,155 ℳ sind oder werden wahrscheinlich aus den Betriebs=Einnahmen gedeckt. Die 60 Frei=Actien sind unter O. Z. 13 schon verrechnet. Die Anleihe von 400,000 ℳ wird seit 1. Juli 1840 jährlich durch 6000 ℳ getilgt, mit Vorbehalt größerer oder gänzlicher Amortisation. Dividenden und Zinsen wurden gezahlt 1839: 6½ %, 1840: 7½ %, 1841: 7 %, 1842: 7 %, 1843: 7 %, 1844: 7½ %; außerdem ist jährlich zur Bildung eines Reservefonds zurückgelegt, welcher sich am 1. Januar 1845 schon auf 48,400 ℳ belief. Hierunter ist jedoch der Werth einer neuen Locomotive von 10,000 ℳ mit enthalten.

Die Hauptförderung auf der Bahn besteht im Personentransport. Die Förderung geschieht nur durch Dampfkraft; die Feuerung durch Nadelholz. — Es werden täglich, je nach der Jahreszeit, 5—7 Fahrten in jeder Richtung gemacht; die Fahrzeit beträgt durchschnittlich 40 Minuten. Wagenzüge werden nur in Berlin und Potsdam formirt. Die Betriebsmittel bestehen in Folgendem: 13 Locomotiven, 2 Staatswagen, 14 Personenwagen I. Classe, 16 II. Classe, 42 III. Classe, 8 offene, 20 Güterwagen und 2 Gepäckwagen, deren Anschaffungskosten 362,313 ℳ betrugen.

Die Locomotiven consumirten 1844 per Meile durchschnittlich 17,2 Cubikfuß weiches Holz, im Werth von 1 ℳ ⅔ Sgr.


Berlin Stettin Stargard.
Gr Haff
Warlang
Papen
Jasenitz
Gnageland
Falkenwalde
Politz
Warsow
STETTIN
Stolzenburg
Blankensee
Neuenkirchen
Koblenz
Schwannenz
Löcknitz
Rossow
Pasewalk
Nadrensee
Tantow
Brüssow
Rollwitz
Penkun
Wallmow
Kleptow
Göritz
Wartin
Eickstädt
Prenzlow
Zuchow
Grumzow
Hindenberg
Wanitz
Greiffenberg
Felchow
Hasselben
Gerswalde
Mittenwalde
Angermünde
Wöllen
Parsein
Mülmersdorf
Ziethen
Ringenwalde
Gollin
Templin
Joachimsthal
Golze
Hamelspring
Gr Dolln
Neust.
Eberswalde
Zerpenschleuse
Zehdenick
Liebenwalde
Klosterfelde
Bernau
Löwenberg
Grieben
Oranienburg
Hoh. Bruck
Beetz
Marwitz
Kremmen
Schönerlinde
Biekenwerder
Pankow
Tegel
Havel
Ihna
Pützerlin
Lübow
Christinenberg
STARGARD
Suckow
Kremzow
Kuhbank
Pumplow
Bustar
Buchholz
Damm
Neumark
Prüllwitz
Sinzlow
Ferdinandstein
Greifenhagen
Pyritz
Mellentin
Borrin
Thue
Bahn
Soldin
Krausseiche
Rufen
Lindow
Wildenbruch
Thünsdorf
Herrendorf
Schönfliess
Rödtebeck
KÖNIGSBERG
Wartenberg
Bärfelde
Bärwalde
Mohrin
Zehden
Rudnitz
Zellin
Hälse
Oderberg
Alt Wriezen
Litzchin
Freienwalde
Wriezen
Steinbeck
Hermersdorf
Prötzel
Bukow
Heckelberg
Gründel
Bizenthal
Müncheberg
Eggersdorf
Strausberg
Werneuchen
Herzfelde
Alt Landsberg
Tasdorf
Vogelsdorf
Arensfelde
Karow
Mahlsdorf
BERLIN
Cöpnick
Spree
Spreenhagen
Neu Zittau
Friedersdorf
Geogr. Meilen

**Tarif für den Personentransport bei 30 ℔ Freigepäck.**

Zwischen Berlin und Potsdam: I. Classe 20 Sgr., II. Classe 15 Sgr., III. Classe 10 Sgr., ein Obersitz 10 Sgr. — 1 Coupe I. Classe 3 Rthl., Coupe II. Classe für 10 Personen 3 Rthl. 10 Sgr., Coupe III. Classe für 10 Personen 2 Rthl. 10 Sgr., 1 Wagen III. Classe für 30 Personen 6 Rthl. — Von Berlin nach Zehlendorf hin und zurück II. Classe 15 Sgr., III. Classe 7½ Sgr. Zwischen Potsdam und Steglitz den vollen Preis, zwischen Berlin und Steglitz II. Classe 5 Sgr., III. Classe 3 Sgr.

Abonnementsbillets zwischen Berlin und Potsdam bei Abnahme von 10 Billets I. Classe 15 Sgr., II. Classe 12½ Sgr., III. Classe 7½ Sgr. — Für 10 ℔ Gepäck Ueberfracht wird 1 Sgr. bezahlt. — Für einen Reisewagen werden 3 bis 4 Rthl., für eine Person im eigenen Wagen 12½ Sgr. und für ein Pferd 1 Rthl. 10 Sgr. für die ganze Tour bezahlt.

Die Beförderung der Briefe und der Pakete unter 40 ℔ unterliegen dem Postzwang. Der Gütertransport vom Bahnhof bis zum Adressanten kostet per Ctr. von Berlin bis Potsdam 6 Sgr. und von Potsdam bis Berlin 7 Sgr. Für einen Hund werden 2½ Sgr. bezahlt.

**Die Frequenz seit Eröffnung der Bahn vom 30. Oktober 1838 war:**

| Jahr. | Personen. | Einnahme. | Güter. | Einnahme. | Gesammt-Einnahme. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Rthl. | Ctr. | Rthl. | Rthl. |
| 1838 | 18,243 | ? | ? | ? | 26,080 |
| 1839 | 664,828 | 178,108 | 16,363 | 4,608 | 182,716 |
| 1840 | 660,162 | 174,936 | 45,625 | 12,507 | 187,443 |
| 1841 | 579,481 | 157,959 | 68,067 | 13,100 | 171,059 |
| 1842 | 500,906 | 145,502 | 100,572 | 12,935 | 158,437 |
| 1843 | 454,922 | 156,386 | 152,377 | 17,722 | 174,108 |
| 1844 | 435,619 | 163,654 | 146,993 | 17,823 | 187,764 |

Die Betriebskosten im Jahre 1844 machten 48⅔ % von den Einnahmen; der Reinertrag verzinste das Anlagecapital mit 6,85 %. Die Stamm-Actien erhielten außer den 5 % Zinsen noch 2½ % Dividende, also zusammen 7½ %.

---

## 22. Berlin-Stettin.

Mit Zugskarte.

Die erste Anregung für den Bau einer Eisenbahn zwischen Stettin und Berlin geschah durch den Redacteur der Börsennachrichten der Ostsee, Herrn A. Altvater, im März 1835. Schon am 14. Mai desselben Jahres bildete sich aus der Stettiner Kaufmannschaft ein Comité für

dieses Unternehmen. Nachdem die vorläufige Genehmigung der Regierung für die Anlegung der Eisenbahn von Stettin nach Berlin unter den allgemeinen, für preußische Eisenbahnen gestellten Bedingungen unterm 18. März 1836 erfolgt war, wurde die specielle Vermessung und Nivellirung der projectirten Bahnstrecke vorgenommen, welche ein sehr günstiges Resultat ergab. — Durch den Oberwegebau-Inspector, Herrn Neuhaus, wurden hierauf specielle Kostenanschläge gefertigt, nach welchen das Endresultat sich auf 2,731,250 ℳ belief. — Leider trat in dieser Zeit eine allgemeine Eisenbahn-Krisis ein, welche auf dieses Unternehmen so ungünstig einwirkte, daß bis 3. October 1839 erst etwa 1,000,000 ℳ gezeichnet war. Das Comité wendete sich nun an den derzeit versammelten altpommer'schen Communal-Landtag, mit dem Antrage, dieses Eisenbahn-Unternehmen zu einer Angelegenheit der Provinz zu erheben, und demselben die materielle und moralische Unterstützung derselben zu gewähren. — Der Landtag entsprach mit wahrem regem Sinne für Gemeinwohl diesem Ansuchen, indem derselbe mittelst einstimmigen Beschlusses vom 12. December 1839 eine Zinsengarantie von 4 % auf 6 Jahre nach vollendetem Bau der ganzen Bahn von Seiten der Provinz für die noch an der veranschlagten Bedarfssumme von 2,724,000 ℳ fehlenden Actien übernahm. — Hierdurch vervollständigte sich das Capital und es betrugen am 15. Juni 1840:

| | |
|---|---|
| die alten Zeichnungen, ohne Garantie der Stände | 1,051,250 ℳ |
| die neuen Zeichnungen, mit Garantie derselben | 1,680,000 „ |
| zusammen | 2,731,250 ℳ |

Die Direction richtete nunmehr an die betreffenden Staatsbehörden die erforderlichen Anträge wegen Bestätigung des Statuts und Genehmigung des Bauplanes und der Bahnlinie; erstere wurde ihr unterm 12. October 1840, und letztere Ende März 1841 ertheilt, weshalb der Bau vor dem Frühjahre 1841 nicht kräftig in Angriff genommen werden konnte.

In der Generalversammlung, welche am 26. Mai 1842 Statt fand, wurde der Beschluß gefaßt, die Bahn bis Stargard zu verlängern, und das Anlage-Capital um 4 — 500,000 ℳ zu vermehren. „Der ganze Betrag dieser halben Million wurde hierauf vom Finanzministerium zum Pari-Course zu 4 % übernommen, und dabei die Zusicherung ertheilt, während der ersten sechs Jahre von den zu zahlenden 4 % Zinsen jährlich ½ % der Gesellschaft zurückerstatten zu wollen. — In der Folge ergab sich, daß zur Vollendung beider Bahnen weitere 1,500,000 ℳ erforderlich seyen, und wurde hierzu die höhere Bewilligung nachgesucht. Unterm 26. Januar 1844 erfolgte die Bestätigungsurkunde des Nachtrags zu den Statuten wegen Erhöhung des ursprünglich zu 2,724,000 ℳ angenommenen Actien-Capitals um den Betrag von 1,500,000 ℳ, so wie wegen Anlegung einer Zweigbahn von Stettin nach Stargard. Hierdurch wurde das gesammte Stamm-Actien-Capital auf die Summe von 4,724,000 ℳ erhöht.

Die Zugsrichtung der Bahn ist, wie folgt: Der Berliner Bahnhof liegt vor dem Oranienburger Thor, zum Theil auf dem ehemaligen Gehöft der Scharfrichterei; von ihm aus durchschneidet die Bahn die Vorstadt, zieht am Louisenbrunnen, Pankow, Blankenburg und Buch vorüber und erreicht das Städtchen Bernau. Von da bis Neustadt-Eberswalde durchschneidet die Bahn größtentheils Forstgrund, und zieht nahe an Dennewitz und Melchow vorüber. In dem königl. biesenthaler Forst wird das Schwärzethal, und neben Neustadt das Finowthal überschritten; die Bahn tritt weiterhin, neben dem paarsteiner See, in eine Niederung, welche bis Angermünde führt. Dieselbe zieht ferner längs der Wolse bis Passow, durchschneidet dann das Randowbruch und erreicht hierauf bei Marienhof die größte zu übersteigende Höhe. Von hier senkt sich dann die Bahn ohne Unterbrechung nach Stettin hinab und endet daselbst im ehemaligen Sack'schen Garten und zwischen den Festungswerken im dortigen Bahnhof.

Die Gesammtlänge der Bahn mißt 35,694 pr. Ruthen = 428,328 pr. Fuß = 134,423 Meter = 30,25 Wegstunden = 18,15 deutsche Meilen. Die stärkste Steigung der Bahn beträgt 1:240 auf 2850 Ruthen Länge, 1:152 auf 700 Ruthen, 1:288 auf 854 und 300 Ruthen Länge; die andern vorkommenden Steigungen sind 1:300 und weniger. — Die kleinsten Halbmesser der Krümmungen sind 240 und 265 Ruthen lang und liegen in der Nähe von Bahnhöfen; alle anderen sind unbedeutend.

Der Bau der berlin-stettiner Bahn begann im März 1841 und wurde am 16. August 1843 vollendet; ihr Erbauer war der Ober-Wege-Bauinspector, Herr Neuhaus. — Der Bahndamm ist vorerst nur theilweise für zwei Schienengeleise ausgeführt worden. Die Kronenbreite des Planums für eine einfache Bahn ist 14 Fuß; die Böschungen sind $1^1/_2$ füßig. Die Erdarbeiten sind zum Theil sehr bedeutend, indem Auffüllungen von 40—60 Fuß Höhe und ein Damm von $1^3/_4$ Meilen Länge vorkommen. Letzterer zieht durch das Randowbruch über Moorgrund und Wiesen. Der Damm über den Finow-Canal bei Neustadt hat sogar eine größte Höhe von 74 Fuß. — Eben so bedeutend sind die Durchstiche und Abträge, welche an mehreren Stellen, als zu Marienhof und Pommerensdorf, Chorinchen, und vor Stettin, $^1/_4$ Meilen lang 30 — 40 Fuß tief, ausgeführt sind. — Es wurden für die Anlage der Bahn und der Stationen 978 Morgen Gelände erforderlich. — In der ganzen Bahn sind 267 Brücken, Viaducte und Durchlässe erbaut worden; unter diesen kommen mehrere von erheblicher Größe vor, und sind bemerkenswerth: Die Brücke über die Finow von 42 Fuß Höhe, mit einem Bogen von 48 Fuß Oeffnung; die Schwärzebrücke; die Brücke über den Pechbach; die Brücke über den Bukowgraben von 33 Fuß Höhe, mit 3 Bögen à 20 Fuß Oeffnung; die Brücke über den Land- oder Randowgraben von 25 Fuß Höhe und 36 Fuß Oeffnung; die Brücke in der Nähe von Stettin. Ferner: der Viaduct über den Weg von Schüne nach Pommerensdorf von 3 Oeffnungen à 21 Fuß, und der Viaduct über den Weg von Pommerensdorf nach Stettin, mit Balkenlagen von $48^1/_2$ Fuß Länge, welche auf massiven Widerlagern ruhen und durch gußeiserne Säulen unterstützt sind.

Der Oberbau besteht aus Vignol-Schienen von ungefähr 17 ℔ per laufenden Fuß, welche auf Querschwellen mit Hakennägeln und am Zusammenstoß mit Verbindungsplatten befestigt sind. Die Querschwellen sind durch Kies und Lehm fundamentirt worden. Die Geleisbreite beträgt 4 Fuß 6⅞ Zoll preuß. Maß.

Die bedeutendsten Bahnhöfe sind die von Berlin und Stettin; letzterer ist in seiner Ausführung dadurch schwierig geworden, daß ein Abtragen der Festungswerke nöthig war, um das dazu erforderliche Terrain zu gewinnen. Bemerkenswerth ist noch der Bau einer massiven Futtermauer von 1300 Fuß Länge, am Ufer der Oder, vorlängs des Bahnhofs bei Stettin, um für den Verkehr einen gehörig breiten Weg von der Stadt zum Bahnhofe zu gewinnen.

**Anlage- und Einrichtungskosten der berlin-stettiner Eisenbahn.**

| Titel. | Ausgaben bis Ende 1844. | Noch zu verausgaben. | Summe der Baukosten. |
|---|---|---|---|
| | ℛ | ℛ | ℛ |
| 1) Vorarbeiten . . . . . | 21,896 | — | 21,896 |
| 2) Directions- und Aufsichtskosten . | 115,726 | 6,898 | 122,624 |
| 3) Grund- u. Nutzungsentschädigung | 264,136 | 51,000 | 315,136 |
| 4) Erd- und Grabenarbeiten . . | 770,128 | 9,000 | 779,128 |
| 5) Befestigung der Böschungen . . | 35,741 | — | 35,741 |
| 6) Bau der Brücken und Durchlässe | 191,716 | 990 | 192,706 |
| 7) Befestigung des Planums. . . | 76,429 | — | 76,429 |
| 8) Herstellung des Bahngestänges . | 935,328 | 44,395 | 979,723 |
| 9) Wegübergänge . . . . . | 8,295 | — | 8,295 |
| 10) Auslenkungen, Drehscheiben ꝛc. . | 27,930 | 5,696 | 33,626 |
| 11) Einfriedigung der Bahn . . . | 8,298 | — | 8,298 |
| 12) Gebäude . . . . . | 422,992 | 62,852 | 485,844 |
| 13) Maschinen und Wagen . . . | 548,954 | 61,640 | 610,594 |
| 14) Insgemein . . . . . | 103,334 | 3,550 | 106,884 |
| 15) Rendantur-Gebühren . . . . | 7,378 | — | 7,378 |
| 16) Zinsen des Anlage-Capitals . . | 176,990 | — | 176,990 |
| 17) Brückenbau ꝛc. bei Stettin . . | 88,464 | 9,500 | 97,964 |
| 18) Antheil an der neustadt-freienwalder Chaussee . . . . . | 10,000 | — | 10,000 |
| Summe | 3,813,735 | 255,521 | 4,069,256 |

An Pos. 17 hat die Stadt Stettin noch ungefähr 15,200 ℛ Beitrag zu leisten; der frühere Beitrag von 30,000 ℛ ist schon abgerechnet. — Um die Anlagekosten für die berlin-stettiner Bahn rein heraus-

zustellen, sind von den erforderlichen . . . . . 4,069,256 ℳ
noch in Abzug zu bringen:

| | | |
|---|---|---|
| O.-Z. 17. Brückenbau bei Stettin . . | 97,964 ℳ | |
| „ 18. Freienwalder Chaussee . . | 10,000 „ | |
| | | 107,964 „ |
| Rest-Summe | | 3,961,292 ℳ |
| Der ursprüngliche Kosten-Anschlag betrug . . . | | 2,724,000 „ |
| Demnach beträgt die Mehrausgabe | | 1,237,292 ℳ |

### Finanzverhältnisse.

Vorstehende Summen sind beigeschafft durch:

| | |
|---|---|
| 5220 Stammactien Litt. A à 200 ℳ (ohne Garantie der Stände) . . . . . | 1,044,000 ℳ |
| 8400 neue Actien Litt. B à 200 ℳ (mit Garantie zu 4 % auf 6 Jahre). . . . . | 1,680,000 „ |
| 2500 Eisenbahn-Obligationen à 200 ℳ zu 4 %, vom Februar 1843 . . . . . Zur Fortsetzung der Bahn von Stettin nach Stargard. | 500,000 „ |
| 7500 Actien Litt. A à 200 ℳ, vom Mai 1843 . | 1,500,000 „ |
| Summe | 4,724,000 ℳ |

Ueber die Anlage der Zweigbahn von Stettin nach Stargard bringen wir hier noch eine kleine Uebersicht, welcher später, nach der Vollendung des Baues, eine weitere Beschreibung folgen wird. — Diese Bahn ist bestimmt, wenn eine Eisenbahn von Berlin nach Königsberg gebaut und nicht über Stettin geführt würde, als Verbindungsbahn zwischen beiden zu dienen. — Sie beginnt auf dem Bahnhofe der berlin-stettiner Eisenbahn, geht von da über das Oderbruch in die Nähe von Finkenwalde, auf welchem Wege sie die Oder, Parnitz, die große und die kleine Regnitz überschreitet. Von Finkenwalde zieht sich die Bahn nach Damm, und geht von hier in einer geraden Linie bis in die Nähe von Stargard, dem sie sich alsdann in einem großen Bogen nähert. Sie berührt hierbei die Dörfer Franzhausen und Augustwalde, und durchschneidet den Friedrichswalder Forst, so wie das Karolinhorster Torfmoor. — Ihre Länge beträgt zwischen $4^1/_2$ und 5 Meilen; der Bau derselben hat im Herbste 1843 seinen Anfang genommen. — Die Eröffnung der Bahn zwischen Stettin und Damm soll im Herbste 1845, und bis Stargard im Frühjahr 1846 stattfinden.

Anlage- und Einrichtungskoſten der ſtettin-ſtargarder Eiſenbahn.

| Titel. | Nach dem Anſchlage. | Ausgaben bis 30. April 1845. |
|---|---|---|
| | ℳ | ℳ |
| 1) Directions- und Aufſichtskoſten . | 18,280 | 17,332 |
| 2) Grund- und Nutzungsentſchädigung | 61,450 | 28,686 |
| 3) Erd- und Grabenarbeit . . . . | 258,570 | 118,019 |
| 4) Befeſtigung der Böſchungen . . | 5,867 | 2,911 |
| 5) Bau der Brücken und Durchläſſe | 212,334 | 285,468 |
| 6) Befeſtigung des Planums . . . | 22,838 | 19,863 |
| 7) Herſtellung des Bahngeſtänges . | 225,880 | 198,197 |
| 8) Wegeübergänge . . . . . | — | 352 |
| 9) Auslenkungen, Drehſcheiben. . . | 13,000 | 672 |
| 10) Einfriedigung der Bahn . . . | 7,100 | 82 |
| 11) Gebäude . . . . . | 69,700 | 37,419 |
| 12) Maſchinen, Wagen und Geräthe. | 140,980 | 89,810 |
| 13) Insgemein . . . . . | 30,000 | 9,455 |
| 14) Rendantur . . . . . | 2,579 | 792 |
| 15) Zinſen des Anlage-Capitals . . | 31,422 | 39,080 |
| Summe | 1,100,000 | 848,138 |

Es blieben hiernach noch 251,862 ℳ zur Beſtreitung der fehlenden Leiſtungen disponibel. — Die Ueberſchreitung des Tit. 5 iſt aus dem Umſtande hervorgegangen, daß aus fortificatoriſchen Rückſichten 6000 laufende Fuß Brücke im Oderthale mehr gebaut werden mußte, als veranſchlagt worden iſt.

Von Stargard aus ſoll eine Eiſenbahn nach Poſen erbaut werden, deren Anlagekoſten zu 5,500,000 ℳ veranſchlagt ſind.

An Betriebsmitteln waren Ende Mai 1845 vorhanden:

16 Locomotiven nebſt Tender, 62 Perſonenwagen, 140 Güterwagen und 2 Schneepflüge; ferner ſind in Beſtellung gegeben: 3 Locomotiven nebſt Tender, 9 Perſonen- und 20 Güterwagen.

Die Bahn wurde ſtreckenweiſe eröffnet, und zwar am 1. Auguſt 1842 von Berlin bis Neuſtadt, am 10. November bis Angermünde, und am 16. Auguſt 1843 bis Stettin.

Die Förderung auf der Bahn geſchieht nur durch Dampfkraft, und die Feuerung mittelſt Coaks, von welchen durchſchnittlich 2,9 Scheffel per Meile gebraucht wurden. — Die Koſten der Feuerung betrugen 20 Sgr. per Meile.

Täglich werden 2 Perſonen- und 2 Güterzüge in jeder Richtung befördert, mit Letzteren auch Perſonen in II. und III. Claſſe. — Im Sommer findet zwiſchen Berlin und Angermünde noch ein Zwiſchenzug in jeder Richtung Statt.

Tarif für die Perſonenbeförderung, Diſtanzen und Fahrzeit.

| Stationen. (Nach der Reihenfolge.) | Entfernung. | Dauer der Fahrt. | Preiſe der Plätze. I. Claſſe. | II. Claſſe. | III. Claſſe. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Meilen. | St. M. | Sgr. | Sgr. | Sgr. |
| Berlin bis Bernau | 3 | — 41 | 17½ | 13¾ | 8¾ |
| „ „ Bieſenthal | 4,25 | — 57 | 26½ | 20¾ | 13¼ |
| „ „ Neuſtadt Ebw. | 6 | 1. 27 | 35 | 27½ | 17½ |
| „ „ Angermünde | 9 | 2. 20 | 52½ | 41¼ | 26¼ |
| „ „ Paſſow | 12 | 3. 2 | 70 | 55 | 35 |
| „ „ Tantow | 15 | 3. 46 | 87½ | 68¾ | 43¾ |
| „ „ Stettin | 18 | 4. 30 | 105 | 82½ | 52½ |
| **Stationen.** (Nach dem Alphabet.) | | | | | |
| Angermünde bis Bernau | 6 | 1. 39 | 35 | 27½ | 17½ |
| „ „ Neuſtadt Ebw. | 3 | — 53 | 17½ | 13¾ | 8¾ |
| „ „ Paſſow | 3 | — 42 | 17½ | 13¾ | 8¾ |
| „ „ Stettin | 9 | 2. 10 | 52½ | 41¼ | 26¼ |
| Bernau bis Neuſtadt Ebw. | 3 | — 46 | 17½ | 13¾ | 8¾ |
| „ „ Paſſow | 9 | 2. 21 | 52½ | 41¼ | 26¼ |
| „ „ Stettin | 15 | 3. 49 | 87½ | 68¾ | 43¾ |
| Neuſtadt Ebw. bis Paſſow | 6 | 1. 35 | 35 | 27½ | 17½ |
| „ „ „ Stettin | 12 | 3. 3 | 70 | 55 | 35 |
| Paſſow bis Stettin | 6 | 1. 28 | 35 | 27½ | 17½ |

Kinder bis zu 12 Jahren können zwei auf 1 Billet reiſen; und für Kinder unter 2 Jahren wird kein Fahrgeld bezahlt. — Luſtfahrten von Berlin nach Neuſtadt hin und zurück II. Claſſe 1 Thlr. 10 Sgr., III. Claſſe 20 Sgr.; auf 1 Billet ſind hier zwei Kinder unter 12 Jahren frei. — Fahrten zwiſchen Berlin und Freienwalde II. Claſſe 1 Thlr. — Der Reiſende hat 50 ℔ Gepäck frei; auf 1 Kinderbillet 25 ℔ und im Perſonenwagen kleine Gegenſtände bis zu 10 ℔ frei. — Uebergewicht wird für jede Station bezahlt: 25 ℔ 1 Sgr., 50 ℔ 2 Sgr., 75 ℔ 3 Sgr., 100 ℔ 4 Sgr. u. ſ. w. — Für den Transport der Güter per Ctr. und Station 1½ Sgr. — Eilfracht per Ctr. 3 Sgr., und von 1 — 5 Ctr. à 2¼ Sgr. per Station. — Pakete unter 40 ℔ unterliegen dem Poſtzwang. — Für vierſitzige bedeckte Wagen werden 2½ Thlr. und für andere Wagen 2 Thlr. per Station bezahlt, und zwiſchen Berlin und Stettin I. Claſſe 15 Thlr., II. Claſſe 12 Thlr. — Reiſende im eigenen Wagen zahlen II. Claſſe, und auf den äußeren Sitzen III. Claſſe. — Für den Transport der Pferde wird per Station entrichtet: 1 Pferd 1½ Thlr., 2 Pferde 2½ Thlr., 3 Pferde 3½ Thlr., 4 Pferde 4 Thlr.; der Führer zahlt III. Claſſe. Für 1 Hund per Station 5 Sgr. — 1 Maſtochs 1 Thlr., 1 Kuh 20 Sgr., 1 Schwein 5 — 7½ Sgr., 1 Kalb 4 — 7½ Sgr., 1 Schaf 2 Sgr. per Station.

Die Frequenz seit Eröffnung der ersten Bahnstrecke vom 1. August 1842 war:

| Jahr. | Personen. | Einnahme. | Güter. | Einnahme. | Gesammt-Einnahme. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Thlr. | Ctr. | Thlr. | Thlr. |
| 1842 | 69,910 | — | 36,349 | — | 43,720 |
| 1843 | 229,964 | — | 417,179 | — | 245,276 |
| 1844 | 272,584 | 275,746 | 758,808 | 131,111 | 413,950 |

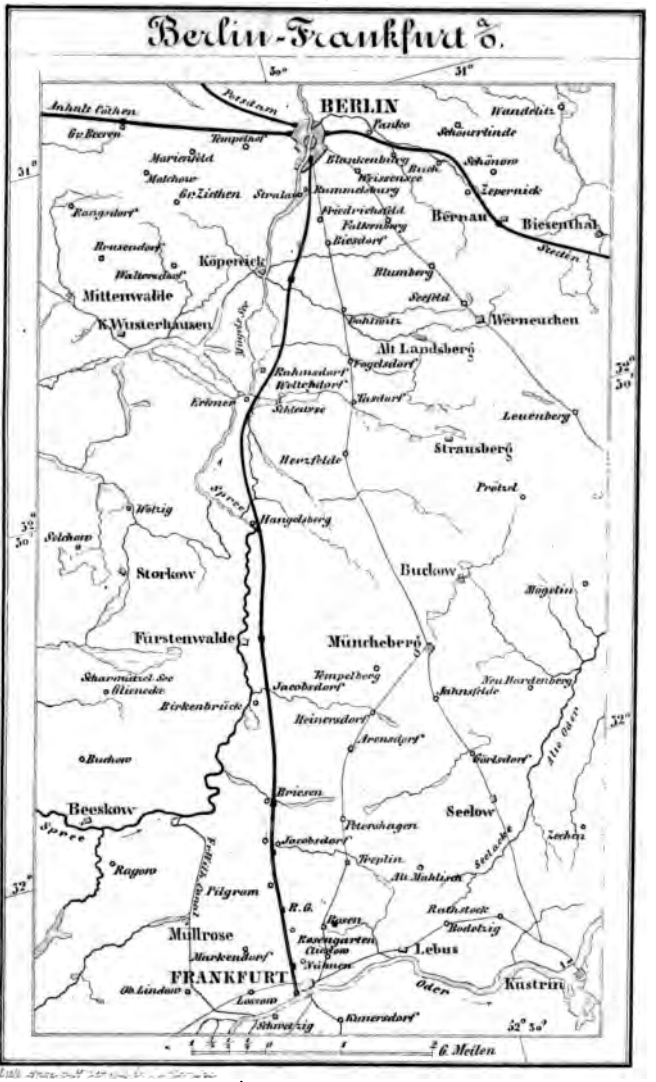
Die Betriebs-Ausgaben betrugen 1844 = 193,321 Thlr. oder 46 2/3 % von der Einnahme, und für Materialbestände 21,998 Thlr. — Die sämmtlichen Ausgaben mit Einschluß von 4 % Zinsen und der Beiträge zum Reservebaufonds betragen 393,358 Thlr.; es verblieben 42,596 Thlr. Ueberschuß. Hiernach verzinst sich das Anlage-Capital etwas höher als 5 %. Zum Reserve-Baufonds sind im Ganzen bis Ende 1844 = 59,195 Thlr. zurückgelegt. — Die Stamm-Actien erhielten pro 1844 noch 1 % Dividende, also zusammen 5 %.

---

## 23. Berlin-Frankfurt a. d. O.

(Mit Zugskarte.)

Schon im Jahre 1835 wurde der Plan einer Eisenbahn zwischen Berlin und Frankfurt a. d. O. angeregt, und dadurch eine Denkschrift des Hrn. geh. Ober-Baurath Dr. Crelle vom 24. December 1836 veranlaßt. Während der nächsten drei Jahre kam jedoch dieses Unternehmen nicht weiter, und erst nachdem dasselbe unter dem 28. März 1840 die landesherrliche Zustimmung erhalten hatte und das erforderliche Capital gezeichnet war, wurde das Nähere über diesen Gegenstand veröffentlicht. Die Bahn sollte hiernach 10 1/2 Meilen lang werden, und war zu 2,200,000 Thlr. veranschlagt. Die Zugsrichtung war in ziemlich gerader Linie über Fürstenwalde projectirt. Als diese Vorarbeiten bereits einen Kostenaufwand von 13,250 Thlr. verursacht hatten, traten Verhältnisse ein, welche die Wahl eines neuen Directoriums erforderten, dessen Wirksamkeit mit dem Juni 1840 begann. In Folge dieser Veränderungen wurde nun Herr Ingenieur Zimpel, welcher seit zehn Jahren die Eisenbahnen Deutschlands und Amerikas bereist, und zum Gegenstand seiner besonderen Studien gemacht hatte, mit Anfertigung eines neuen Projects und specieller Kosten-Anschläge beauftragt. Nach dieser gegen Ende desselben Jahres vollendeten Projection war die Linie 10 3/4 Meilen lang und erforderte ein Bau-Capital von 2,700,000 Thlr.


Berlin-Frankfurt a/O.
BERLIN
Potsdam
Anhalt Cöthen
Gr. Beeren
Tempelhof
Marienfeld
Malchow
Gr. Ziethen
Stralau
Rangsdorf
Brusendorf
Waltersdorf
Köpenick
Mittenwalde
K. Wusterhausen
Mögels See
Panko
Blankenburg
Weissensee
Rummelsburg
Friedrichsfeld
Falkenberg
Biesdorf
Blumberg
Seefeld
Wandelitz
Schönerlinde
Schönow
Zepernick
Bernau
Biesenthal
Stettin
Werneuchen
Alt Landsberg
Vogelsdorf
Rahmsdorf
Weltersdorf
Tasdorf
Erkner
Schleusse
Leuenberg
Strausberg
Herzfelde
Prötzel
Spree
Hangelsberg
Wötzig
Solchow
Storkow
Buckow
Mögelin
Fürstenwalde
Müncheberg
Tempelberg
Jacobsdorf
Neu Hardenberg
Jahnsfelde
Scharmützel See
Glienecke
Birkenbrück
Heinersdorf
Arensdorf
Alte Oder
Görlsdorf
Buchow
Briesen
Beeskow
Seelow
Petershagen
Jacobsdorf
Zechin
Treplin
Alt Mahlisch
Seelacke
Ragow
Pilgram
R. G.
Rathstock
Bodetzig
Müllrose
Rosengarten
Cliedow
Lebus
Markendorf
Nähnen
FRANKFURT
Oder
Küstrin
Ob. Lindow
Lossow
Schwetzig
Kunersdorf
6 Meilen

Die Zugsrichtung der Bahn hat gegen die früher projectirte Linie keine sehr bedeutende Abänderungen erlitten; auf der ersten Hälfte der Bahnlänge ist dieselbe etwas mehr nördlich von der Spree und den Niederungen entfernter, und auf der andern Hälfte, bei Jacobsdorf und Rosengarten, zur besseren Ueberschreitung der Wasserscheide zwischen Spree und Oder, die Linie etwas südlicher geführt worden. — Der Bahnhof zu Berlin liegt 330 Ruthen innerhalb der Stadtmauer an der Koppens-Straße, in der Nähe des stralauer Platzes, und ist durch eine Zweigbahn mit einem Packhof an der Spree verbunden. Von da zieht die Bahn durch die Gärten des stralauer Viertels, durchschneidet die Stadtmauer, geht auf Rummelsburg, von da in gerader Linie bis in die Nähe von Cöpnick, dann oberhalb Friedrichshagen vorbei zur Colonie Eckner, wo der Flackensee passirt wird, weiter nach dem hangelsberger Forsthause, dann oberhalb Fürstenwalde vorbei in fast gerader Richtung nach Briesen. Von hier zieht die Bahn sich zwischen den Dörfern Jacobsdorf und Pilgram durch, übersteigt vor Rosengarten den schon erwähnten Höhenpunkt, berührt den südlichen Theil dieses Ortes, passirt gleichfalls südlich die Ruhnen, und gelangt so zu ihrem derzeitigen Endpunkt auf dem sogenannten Bresinchen vor Frankfurt, an der gubener Vorstadt, auf der linken Seite der Oder. Vom Bahnhof führt eine neue Chaussee zur Stadt.

### Nivellement der berlin-frankfurter Bahn.

| Länge in Ruthen. | | Neigung. | | | Höhe am Endpunkt. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 460 | Rth. | 1 : | ∞ | | 45 | Fuß | 6 | Zoll | Berlin. |
| 2020 | „ | 1 : | 9091 | St. | 47 | „ | 8 | „ | |
| 350 | „ | 1 : | ∞ | | 47 | „ | 8 | „ | Cöpnick. |
| 890 | „ | 1 : | 2944 | „ | 50 | „ | — | „ | |
| 1110 | „ | 1 : | 2015 | „ | 56 | „ | 7 | „ | |
| 140 | „ | 1 : | ∞ | | 56 | „ | 7 | „ | |
| 600 | „ | 1 : | 2050 | „ | 58 | „ | 6 | „ | |
| 400 | „ | 1 : | 800 | F. | 53 | „ | 6 | „ | |
| 100 | „ | 1 : | ∞ | | 53 | „ | 8 | „ | |
| 200 | „ | 1 : | 500 | F. | 50 | „ | 6 | „ | Erkner |
| 740 | „ | 1 : | 1409 | St. | 55 | „ | 7 | „ | |
| 460 | „ | 1 : | ∞ | | 55 | „ | 7 | „ | |
| 1480 | „ | 1 : | 5550 | „ | 58 | „ | 3 | „ | |
| 4610 | „ | 1 : | 7145 | „ | 65 | „ | 8 | „ | Fürstenwalde. |
| 660 | „ | 1 : | 2157 | „ | 68 | „ | 9 | „ | |
| 1350 | „ | 1 : | ∞ | | 69 | „ | 9 | „ | |
| 620 | „ | 1 : | 2238 | „ | 70 | „ | 1 | „ | |
| 620 | „ | 1 : | 301 | „ | 90 | „ | 5 | „ | Briesen. |
| 640 | „ | 1 : | 300 | „ | 112 | „ | — | „ | |
| 1130 | „ | 1 : | 301 | „ | 149 | „ | — | „ | |
| 550 | „ | 1 : | 180 | „ | 179 | „ | 6 | „ | |
| 300 | „ | 1 : | 116 | „ | 205 | „ | 4 | „ | Rosengarten. |
| 19,430 | Transport. | | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 19,430 | Transport. | | | | | | |
| 50 | Rth. | 1: | ∞ | | 205 | Fuß 4 | Zoll. |
| 880 | „ | 1: | 114 | F. | 139 | „ 3 | „ |
| 570 | „ | 1: | 179 | „ | 102 | „ 1 | „ |
| 641 | „ | 1: | ∞ | | 102 | „ 1 | „ Frankfurt. |

21,571 preußische Ruthen = 81236 Meter = 18,28 Wegstunden = 10,97 deutsche Meilen.

Der höchste Punkt der Bahn befindet sich zu Rosengarten, und liegt 159 Fuß 10 Zoll höher als Berlin, und 103 Fuß 3 Zoll über Frankfurt. Die größte Steigung beträgt 1 : 114 Fuß auf 880 Ruthen Länge. — Die Curven der Bahn haben größtentheils Radien von 6000 Fuß; indeß im Bahnhof zu Berlin sehr kleine von 300 Fuß angewendet sind, welche nur mit beweglichen Maschinen und Wagen mit Sicherheit befahren werden können. — Der Bahnbau hat am 1. Juni 1841 seinen Anfang genommen, wurde durch den Herrn Ingenieur Zimpel ausgeführt, und ist am 23. October 1842 vollendet worden. Es wurden für die Anlage der Bahn sammt Stationen 1077 Morgen Gelände erforderlich, welche 312,714 ℔, oder per Morgen durchschnittlich 290 ℔ gekostet haben. — An Erdmassen wurden 153,555 Schachtruthen à 144 Cubikfuß bewegt, und sind dafür 349,221 ℔ ausgegeben. Die einigermaßen bedeutenden Erdarbeiten sind: Zwischen Rummelsburg und Cöpnick ein Abtrag, 500 Ruthen lang, 12 Fuß tief; bei Erkner auf sumpfigen Wiesen ein Auftrag, 350 Ruthen lang, 15 Fuß hoch; zwischen Erkner und Hangelsberg ein Abtrag, 600 Ruthen lang, 12 Fuß tief; bei Briesen ein Auftrag, 600 Ruthen lang, 18 Fuß hoch; bei Rosengarten ein Abtrag, 350 Ruthen lang, 14 — 29 Fuß tief; und zwischen Rosengarten und Ruhnen ein Auftrag von 340 Ruthen lang, 12 Fuß hoch. Der Damm bei Briesen ist vorläufig nur für 1 Geleise angelegt, während das Planum der übrigen Bahn für 2 Geleise, 24 Fuß breit, ausgeführt ist. — In der ganzen Bahn waren 74 Brücken und Durchlässe und 7 Viaducte erforderlich, deren Baukosten 112,541 ℔ betrugen. Hiervon sind die bedeutendsten: Brücke über die Wuhle von 40 Fuß Oeffnung zu 2472 ℔; Brücke über das Alt-Landsberger Fließ mit zusammen 290 Fuß Oeffnung für 11,102 ℔; Brücke über das rahnsdorfer Mühlenfließ von 50 Fuß Oeffnung für 2413 ℔; Brücke über den Flakensee bei Erkner, von 243 Fuß Oeffnung für 21,744 ℔, die Construction dieser Brücke ist besonders interessant; die Pfeiler sind massiv, der Oberbau besteht aus einem hölzernen Hänge- und Sprengwerk, ferner sind zwei Krahnen zur Aushebung und Umlegung oder Aufrichten der Masten für diejenigen Schiffe, welche die Brücke passiren wollen, oberhalb und unterhalb der Flaken-Brücke angebracht; Brücke über das briesener Mühlenfließ mit 209 Fuß Oeffnung für 7939 ℔. Ferner 5 Viaducte von 12 — 24 Fuß lichter Weite unter der Bahn, und 2 Viaducte von 15 und 48 Fuß Weite über der Bahn, von denen der bedeutendste 2231 ℔ gekostet hat.

Die Construction der Bahn ist, wie folgt: Die Kronenbreite von 24 Fuß ist für 2 Geleise à 4 Fuß 6½ Zoll preuß. im Innern der Schienen berechnet; der Raum zwischen beiden Geleisen beträgt 5 Fuß

10 Zoll, und die beiden Bankets sind à 4 Fuß 2 Zoll breit. Der Oberbau besteht aus Hohlschienen, deren innerer Raum nach unten enger wird. Diese sind zum Theil auf Langschwellen befestigt, welche auf 16 Fuß Länge durch 4 Querschwellen unterlegt sind. Ein großer Theil der Schienen liegt jedoch nur auf Querschwellen ohne Langschwellen. Die Schienen werden auf eine bis jetzt ungewöhnliche Art, durch eiserne Bolzen, welche in dem hohlen Raum der Schienen keilförmig eingeschoben sind, und durch die Schwelle gehen, unten festgeschraubt. Es sind 4 verschiedene Arten von Schienen angewendet, nämlich auf den stellsten Stellen von 50 ℔ Schwere per Yard; auf dem größeren Theile der Bahn von 45 ℔; in den Bahnhöfen Plattschienen zu 27 ℔ per Yard, und für die inneren Räume der Schuppen und Remisen noch schwächere Plattschienen von 13 ℔.

Die Bahn hat 6 Hauptstationen und 7 Anhaltstellen; von den ersteren ist der Bahnhof zu Berlin eine der großartigsten Anlagen Deutschlands; seine Baukosten betragen 244,567 Rthl. Auf dem Packhofe an der Spree ist eine Dampfmaschine erbaut, welche das für die Locomotiven nöthige Wasser nach dem Bahnhofe befördert. Der zweitgrößte Bahnhof ist der zu Frankfurt a. d. O., dessen Baukosten 72,912 Rthl. betragen. Diesen folgen der Bahnhof zu Fürstenwalde für 17,776 Rthl.; zu Erkner 15,977 Rthl.; und zu Cöpnick 12,128 Rthl. An Bahnwärterbuden sind im Ganzen 106 vorhanden.

**Kosten der Anlage ꝛc. bis Ende Februar 1844.**

| | | |
|---|---|---|
| 1) | Grunderwerb | 540,210 Rthl. |
| 2) | Erdbewegung | 349,221 „ |
| 3) | Brücken, Durchlässe und Viaducte | 112,541 „ |
| 4) | Fundamentirung der Bahn | 58,275 „ |
| 5) | Oberbau (das Schienengeleise) | 651,919 „ |
| 6) | Ausweichungs = Vorrichtungen | 15,517 „ |
| 7) | Barrieren und Uebergänge | 23,459 „ |
| 8) | Signale und Telegraphen | 7,224 „ |
| 9) | Abtheilungszeichen | 1,060 „ |
| 10) | Einfriedigung der Bahn | 2,352 „ |
| 11) | Stationsplätze | 379,070 „ |
| 12) | Bahnwarthäuser und Wärterbuden | 20,362 „ |
| 13) | Locomotiven (15 Stück) | 202,042 „ |
| 14) | Personen = und Güterwagen ꝛc. (98 Stück) | 225,683 „ |
| 15) | Drehscheiben und Schiebeplattformen | 11,455 „ |
| 16) | Inventarium | 31,706 „ |
| 17) | Technische Bauleitung | 102,255 „ |
| 18) | Administrationskosten | 33,816 „ |
| 19) | Zinsen der Actien | 127,601 „ |
| 20) | Insgemein, Uniformen, Einrichtungen ꝛc. | 8,421 „ |
| | Summe | 2,904,189 Rthl. |
| | Hiervon den Werth disponibler Grundstücke abgerechnet | 227,496 „ |
| | Bleiben Anlagekosten | 2,676,693 Rthl. |

### Finanzverhältnisse.

Vorstehende Kosten wurden beigeschafft durch:

A. 22,000 Stück Stamm-Actien à 100 Rthl., welche statutenmäßig mit 5 % verzinst werden, und in der Regel jährlich 2 und mehr % Dividende erhalten; und durch

B. 6000 Stück Prioritäts-Actien à 100 Rthl., welchen 4 % Zinsen garantirt sind.

Die Stamm-Actien erhielten 1843: 2 % Dividende, also im Ganzen 7 %; 1844: 6¾ %.

Der Reservefond darf 10 % des Anlage-Capitals nicht überschreiten.

### Rechnungsabschluß vom 28. Februar 1844.

#### A. Einnahmen.

| | | |
|---|---|---|
| 1) | Betrag der Stamm-Actien . . . . . | 2,200,000 Rthl. |
| 2) | „ „ Prioritäts-Actien . . . . . | 600,000 „ |
| 3) | Zinsen für disponibel gewesene Capitalien . . . | 2795 „ |
| | Summe der Einnahmen | 2,802,795 Rthl. |

#### B. Ausgaben.

| | | |
|---|---|---|
| 1) | Für den Bau der Bahn . . . . . | 2,676,693 Rthl. |
| 2) | Werth der Bestände des Reserve-Fonds . . . . | 41,168 „ |
| | Summe der Ausgaben | 2,717,861 Rthl. |
| | Es bleiben daher vom Baufonds noch disponibel | 84,934 Rthl. |

Die Direction der niederschlesisch-märkischen Eisenbahn-Gesellschaft erließ unter'm 12. August 1843 eine Aufforderung an die Direction der berlin-frankfurter Bahn zu einer Vereinigung ihrer beiden Bahnen. Zu diesem Zweck wurde am 25. November desselben Jahres eine gemeinschaftliche Berathung gehalten, welche jedoch zu keinem günstigen Resultate geführt hat. In Folge späterer Unterhandlungen fand am 17. April 1845 eine Generalversammlung der niederschlesisch-märkischen Eisenbahn-Gesellschaft Statt, in welcher die berlin-frankfurter Bahn zum Course von 162½ für die Actie von 100 Rthl. angekauft wurde, so daß also jetzt beide Unternehmen nur eines bilden. Die frankfurter Gesellschaft hat demnach ihre Bahn zu einem Course von 7 % verkauft und ansehnlich gewonnen. — Die Prioritäts-Actien wurden zum 1. August 1845 gekündigt, und den Inhabern freigestellt, den Nominalbetrag nebst Zinsen zu erheben, oder dieselben in niederschlesisch-märkische Eisenbahn-Actien umzutauschen.

Die Transportmittel bestanden Mitte 1844 in Folgendem: 15 Locomotiven nebst Tender, nach amerikanischem System für Holzfeuerung, in der Fabrik von W. Norris in Philadelphia gefertigt. 9 Personenwagen I. Classe à 64 Personen, 15 II. Classe à 60—72 Personen, 3 Stehplatzwagen à 60 Personen, 40 Güterwagen à 150 bis 200 Ctr., 4 Passagiergepäckwagen, 17 Equipagenwagen, 4 Pferdewagen

und 6 Viehwagen. Alle Wagen, mit Ausnahme der 4 Gepäckwagen, haben 8 Räder mit beweglichem Untergestell, und sind nach Art der amerikanischen construirt.

Die Förderung geschieht nur durch Dampfkraft. — Die Locomotiven verbrauchten durchschnittlich per Nutzmeile 19,6 Cubicfuß Forlenholz, im Werth von 1 Sgr.

Die Personenzüge werden in 12 Minuten, und die Güterzüge in 15 Minuten eine Meile gefördert. Täglich werden 2 Personen = und 2 Güterzüge in jeder Richtung befördert. — Die Hauptförderung besteht in Personen= und Gütertransport, Producte und wenig Holz. — Wagenzüge werden nur auf den Endstationen formirt, und auf den Zwischenstationen nach Bedarf Wagen zugegeben. Die Dauer der Fahrt, einschließlich des Aufenthalts, ist für die ganze Strecke 2 Stunden 45 Minuten.

Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

| Stationen. (Nach der Reihenfolge.) | Entfernung in Meilen | Dauer der Fahrt. | Preise der Plätze. I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | Sgr. | Sgr. | Sgr. |
| Berlin bis Cöpnick . . . . . | 1,50 | — 18 | 15 | 7½ | 4 |
| „ „ Erkner . . . . . | 3,25 | — 45 | 30 | 17½ | 10 |
| „ „ Fürstenwalde . . | 6,25 | 1. 30 | 52½ | 37½ | 22½ |
| „ „ Briesen . . . . . | 8,25 | 2. 5 | 70 | 50 | 30 |
| „ „ Frankfurt . . . . | 10,75 | 2. 45 | 90 | 65 | 37½ |
| **Stationen.** (Nach dem Alphabet.) | | | | | |
| Cöpnick bis Frankfurt . . . | 9,25 | 2. 27 | 75 | 57½ | 33½ |
| „ „ Fürstenwalde . . | 4,75 | 1. 10 | 37½ | 30 | 18½ |
| Frankfurt bis Fürstenwalde | 4,50 | 1. 5 | 37½ | 27½ | 15 |

Bei Extrafahrten im Sommer von Berlin nach Cöpnick hin und zurück II. Classe 12½ Sgr, III. Classe 7½ Sgr, und von Berlin nach Erkner, hin und zurück, II. Classe 25 Sgr, III. Classe 15 Sgr.

Kinder unter 5 Jahren sind auf dem Platz der Angehörigen frei; Kinder unter 10 Jahren können zwei auf ein Billet reisen. Jeder Reisende hat 50 ℔ Gepäck frei. Ueberfracht wird auf alle Distanzen gleich bezahlt: Von 51 bis 60 ℔ 2½ Sgr, 61 bis 100 ℔ 5 Sgr, 101 bis 200 ℔ 22½ Sgr, 201 bis 300 ℔ 37½ Sgr.

Equipagen zahlen von jedem Punkte der Bahn zum andern 6 Sgr. Reisende im eigenen Wagen zahlen Billets III. Classe. Für ein Pferd

wird 5 Sgr., und für einen Pferdewagen zu 4 Stück 16 Sgr. bezahlt, gleichviel, nach welcher Station.

Für Eilfracht werden per Ctr. zwischen Berlin und Fürstenwalde, oder zwischen Fürstenwalde und Frankfurt 11 Sgr., und für jede weitere Beförderung 17 Sgr. bezahlt. — Der Gütertransport wird per Ctr. berechnet: a) Zwischen Berlin und Fürstenwalde oder zwischen Fürstenwalde und Frankfurt Extraclasse $10\frac{1}{2}$ Sgr., I. Classe $5\frac{1}{2}$ Sgr., II. Classe $4\frac{1}{4}$ Sgr., III. Classe $3\frac{1}{2}$ Sgr. b) Für jede weitere Beförderung Extraclasse 16 Sgr., I. Classe $8\frac{1}{2}$ Sgr., II. Classe 6 Sgr., III. Classe 5 Sgr. Für Abholen und Zuführen 6 Pf. per Ctr. — Mit den Güterzügen werden auch Personen in II. und III. Classe befördert. — Die Güterzüge halten außer obigen Stationen noch bei acht Anhaltsstellen. Sämmtliche Stationen liegen der Reihe nach von Berlin entfernt, wie folgt: Rummelsburg $\frac{1}{2}$ Meile, Cöpnick $1\frac{1}{2}$, Friedrichshagen $2\frac{1}{4}$, Erkner $3\frac{1}{4}$, Hangelsberg 5, Fürstenwalde $6\frac{1}{4}$, Berkenbrück $7\frac{1}{4}$, Briesen $8\frac{1}{4}$, Jacobsdorf 9, Pilgram $9\frac{1}{2}$, Rosengarten $9\frac{3}{4}$, Ruhnen $10\frac{1}{2}$, und Frankfurt $10\frac{3}{4}$ Meilen. Die Fahrzeit ist eine Stunde länger, als bei den Personenfahrten, und beträgt 3 Stunden 47 Minuten. Die Fahrpreise bis zu diesen Anhaltsstellen sind dieselben, wie die der nächstfolgenden Station. — Pakete unter 40 ℔ unterliegen dem Postzwang, eben so die Briefe, welche in eigenen Postwagen befördert werden. — Der Viehtransport findet zu folgenden Preisen Statt, gleichviel, nach welcher Station: 1 Mastochs 2 Sgr. $7\frac{1}{2}$ Sgr., 1 Rindvieh von 5 Ctr. 1 Sgr. $22\frac{1}{2}$ Sgr., 1 Kalb 15 Sgr., 1 Schwein 20 Sgr., 1 Ferkel 10 Sgr., 1 Schaf 5 Sgr., 1 Hund 15 Sgr., 1 Treibers-Hund 5 Sgr., Geflügel per Ctr. 15 Sgr. Viehtreiber haben Billets III. Classe zu lösen.

Die Frequenz seit Eröffnung der Bahn vom 23. Oktober 1842 war:

| Jahr. | Personen. | Einnahme. | Güter. | Einnahme. | Gesammt-Einnahme. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Sgr. | Ctr. | Sgr. | Sgr. |
| 1842 | 35,461 | 246,402 | 56,686 | 79,352 | 340,374 |
| 1843 | 247,228 | | 339,600 | | |
| 1844 | 232,557 | 215,203 | 302,239 | 63,938 | 300,701 |

Im Jahr 1844 sind noch, außer vorstehenden, 15,201 Ctr. Eilfracht und 736 Equipagen befördert worden. — Die Actionäre erhielten pro 1844 außer den gewöhnlichen 5 % Zinsen noch $1\frac{3}{4}$ % Dividende, also in Summe $6\frac{3}{4}$ %.

# 24. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

(Breslau-Liegnitz.)

Zugskarte bei O.-Z. 25. *)

Zur Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Breslau wurde unter der Benennung „Niederschlesisch-Märkische-Eisenbahn-Gesellschaft" ein Actienverein für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn, welche sich an die berlin-frankfurter Bahn anschließt, gebildet. — Das erforderliche Capital wurde vorläufig zu 8 Millionen Thaler angenommen. Von diesem Capital übernimmt der Staat den siebenten Theil in runder Summe mit 1,150,000 ℳ an Actien, welche mit den übrigen Actien gleiche Rechte haben, die anderen sechs Siebentel in runder Summe von 6,850,000 ℳ wurden im Wege der Actien-Zeichnung durch Privaten aufgebracht. — Während der Bauzeit bis zum Schlusse desjenigen Jahres, in welchem die ganze Bahn in Betrieb gesetzt wird, werden die auf die Actien geleisteten Einzahlungen mit 4 % jährlich verzinset. Sollte die Bahnanlage mehr oder weniger als 8 Millionen Thaler betragen, so betheiligen sich der Staat und die Gesellschaft in demselben Verhältniß wie oben, nämlich zu $^1/_7$ und $^6/_7$ des Betrages. — Der Staat garantirt den Actionären $3^1/_2$ % Zinsen und gestattet einen etwaigen Gewinn bis zu 5 %; vom Ueberschuß über 5 % fließen $^1/_3$ in die Staatskasse, welche zur Einlösung von Privat-Actien bestimmt sind; die andern $^2/_3$ fallen den Actionären ebenfalls zu. — Sobald sämmtliche Actien vom Staate durch Einlösung zum Courswerthe erworben sind, wird die Bahn und das Betriebsmaterial nebst dem gesammten Zubehör, einschließlich des Reservefonds, mit sämmtlichen Activis und Passivis alleiniges Eigenthum des Staates.

Am 28. August 1843 wurde der Bau der Strecke zwischen Breslau und Liegnitz begonnen und ist am 18. October 1844 vollendet und feierlich eröffnet worden. — Es ist ferner sichere Aussicht vorhanden, daß die Strecke zwischen Liegnitz und Bunzlau im Herbste 1845, die Linie zwischen Bunzlau und Frankfurt im Herbste 1846, und auch die Zweigbahn nach Görlitz im Herbste 1847 vollendet werden.

Die Allerhöchste Concessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Gesellschaft erfolgte am 27. November 1843; also erst 3 Monate nach dem Beginn des Baues.

### Beschreibung der Bahnlinien und Bezeichnung der Stationen.

Die Hauptbahn zur Verbindung Berlins mit Breslau zieht in einer Länge von 36,87 Meilen von Frankfurt ab über Finkenheerd, Fürsten-

*) Nach erfolgter Eröffnung einer weiteren Bahnstrecke wird eine vollständige Zugskarte zwischen Breslau und Frankfurt nachgeliefert werden.

berg, Neuzelle, Guben, Sommerfeld, Gassen, Sorau, Halbau, Kohlfurt, Bunzlau, Hainau, Liegnitz, Maltsch und Lissa nach Breslau. Die Anschlußbahn an die sächsisch-schlesische Bahn führt in einer Länge von 3,75 Meilen, von dem Anschlußpunkte bei Kohlfurt über Penzig und Hennersdorf nach Görlitz. Beide Bahnen erhalten mithin eine Länge von 40,62 Meilen. — Auf der Linie von Frankfurt bis Breslau liegen von dieser Bahn 16,65 Meilen im Steigen, 11,78 Meilen im Fallen und 8,44 Meilen horizontal; auf der Linie von Kohlfurt nach Görlitz 2,2 Meilen im Steigen, 1,3 Meilen im Fallen und 0,25 Meilen horizontal. Doch ist in Ansehung der ersteren Linie nur für ganz kurze Strecken ein Verhältniß von 1 : 200 erforderlich, während sonst für die ganze Linie von Frankfurt bis Breslau das Steigungsverhältniß von 1:300 normirend ist. In Betreff der zweiten Linie mußte dagegen durchgehends das Steigungsverhältniß von 1:200 zu Grunde gelegt werden, da hier dessen ungeachtet noch sehr bedeutende Erdarbeiten erforderlich sind. — Nach den Richtungsverhältnissen liegen von der Linie zwischen Frankfurt und Breslau 29,57 Meilen in gerader Richtung, und 7,3 Meilen in Bögen; so wie von der Linie zwischen Kohlfurt und Görlitz 2,63 Meilen in gerader Richtung, und 1,12 Meilen in Bögen. Der kleinste Krümmungshalbmesser hat noch eine Länge von 300 und der größte von 1000 Ruthen. — Zur Ordnung des Baubetriebes ist die ganze Bahnstrecke in 6 Abtheilungen zerlegt; nämlich:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| I. | Von Frankfurt a. O. bis Guben | 13,365 | Ruth. | = | 6,682 pr. Meil. |
| II. | „ Guben bis Halbau . . | 18,143 | „ | = | 9,070 „ „ |
| III. | „ Halbau über Kohlfurt bis Bunzlau . . . . . | 13,400 | „ | = | 6,700 „ „ |
| IV. | „ Bunzlau bis Liegnitz . . | 12,037 | „ | = | 6,018 „ „ |
| V. | „ Liegnitz bis Breslau . . | 16,807 | „ | = | 8,400 „ „ |
| VI. | „ Kohlfurt bis Görlitz . . | 7,505 | „ | = | 3,750 „ „ |
| | Gesammtlänge | 81,257 | Ruth. | = | 40,620 pr. Meil. |

= 68,86 Wegstunden = 41,32 geogr. Meilen.

Bahnhöfe werden auf der Strecke von Frankfurt bis Liegnitz und von Kohlfurt bis Görlitz an folgenden Orten angelegt: bei Frankfurt in Verbindung mit dem jetzigen Bahnhofe, bei Fürstenberg, Neuzelle, Guben, Sommerfeld, Sorau, Kohlfurt, Halbau, Rauscha, Siegersdorf, Bunzlau, Haynau und Görlitz.

### Construction der Bahn und bedeutende Bauwerke.

Das Planum wird 25 Fuß breit für 2 Geleise gebaut, von denen jedoch vorerst nur das eine ausgeführt wird. Die Construction des Oberbaues geschieht mittelst Lang- und Querschwellen; die Befestigung der angewendeten Vignolschienen, welche 18 — 19 Pfund per Fuß wiegen, wird durch Unterlageplatten, Oberbleche, Holzschrauben und Hakennägel bewirkt. Die Spurweite ist zu 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll englisch, festgesetzt. — Die Erdmassen, welche zu bewegen sind, betragen im Ganzen 1,833,809 Schachtruthen, auf einer Bahnlänge von 63,367 laufenden Ruthen. Die

Bekleidung der Dossirungen beträgt 203,871 □ Ruthen. — Auf der ganzen Bahn kommen nahe an 1100 Viaducte, Brücken und Durchlässe vor. Die 5 größten Viaducte oder Brückenbauwerke, welche auf der Bahnlinie vorkommen, nämlich über die Neiße bei Görlitz, über den Bober bei Bunzlau, über den Queis bei Siegersdorf, über die Neiße bei Guben und über ein Seitenthal der Neiße bei Hennersdorf, nehmen allein einen Kostenaufwand von etwa 1¼ Millionen Thaler in Anspruch. Von diesen Bauwerken ist der Viaduct bei Görlitz überhaupt als das vornehmste Bauwerk der ganzen Bahn zu betrachten. Derselbe überschreitet das Thal der Neiße in einer Höhe von 113¼ Fuß von der Sohle des Pfeilers bis zur Höhe der Fahrbahn, und besteht aus 31 Oeffnungen, welche eine Länge von 1500 Fuß einnehmen. — Der Viaduct über das Boberthal bei Bunzlau erhält eine Gesammtlänge von 1550 Fuß, und wird 72 Fuß über den gewöhnlichen Wasserstand des Bobers hoch und besteht aus 5 Bogengruppen mit 35 Oeffnungen, und schließt mit seinen Widerlagern an einen 56 Fuß hohen Erddamm an. Im Ganzen sind 75 größere Brücken und 903 kleinere Brücken und Durchlässe zu erbauen. Wegeübergänge in gleicher Ebene mit der Bahn sind 604 Stück auszuführen.

Die Leitung der gesammten Baugeschäfte ist dem königl. Bauinspector Herrn Henz übertragen, der als technischer Director an die Spitze des Baupersonals gestellt ist, und am 1. September 1843 seine Functionen angetreten hat.

**Der Kostenanschlag für das ganze Bahnunternehmen beläuft sich auf:**

| | | |
|---|---|---|
| 1) | Die technischen Vorarbeiten . . . . . | 65,819 Thlr. |
| 2) | Grunderwerb und Nutzungsentschädigung . . . | 918,118 „ |
| 3) | Erdarbeiten zur Herstellung des Planums . . . | 2,382,231 „ |
| 4) | Viaducte, Brücken und Durchlässe . . . . . | 2,592,298 „ |
| 5) | Wegeübergänge, Wärterbuden, Barrieren ꝛc. . . | 236,140 „ |
| 6) | Der Oberbau (das Schienengeleise) . . . . | 2,694,221 „ |
| 7) | Anlegung der Bahnhöfe und Anhaltsorte . . . | 823,355 „ |
| 8) | Betriebsmittel und Betriebseinrichtungen . . . | 992,000 „ |
| 9) | Für Inventar ꝛc. (Tit. Insgemein) . . . . . | 81,734 „ |
| 10) | Kosten der Bauführung nebst Instrumenten . . | 250,875 „ |
| 11) | Kassenverwaltung und Rendanturgebühren . . . | 26,000 „ |
| 12) | Allgemeine Verwaltungs- und Bureaukosten . . | 50,000 „ |
| 13) | Fonds für extraordinäre Ausgaben . . . . . | 50,000 „ |
| 14) | 4 % Zinsen des Anlage-Capitals während der Bauzeit . . . . . | 450,492 „ |
| | Summe | 11,613,283 Thlr. |

Nach der königlichen Bestätigungsurkunde vom 27. November 1843 ist vorläufig ein Capital von 8,000,000 für die Strecke zwischen Breslau und Frankfurt, und von 2,000,000 für die Anschlußbahn an die sächsische Grenze festgesetzt worden. Bis Ende 1844 waren bereits 4,000,000 Thlr. verausgabt. Die Actien haben à 400 Thlr. Nennwerth.

Von den Städten, welche die Bahn berührt, werden namhafte Beiträge geleistet; Frankfurt zahlt 50,000 ℔ zum Bahnbau, und die Städte Breslau, Bunzlau, Görlitz, Guben, Heinau, Liegnitz und Sorau geben theils die erforderlichen Gemeinde-Ländereien unentgeldlich her, theils überlassen sie ihre Steinbrüche und Kiesgruben zur freien Benutzung, und räumen die Bahnlinie in ihren Waldungen.

Der Vertrag über eine Vereinigung der berlin-frankfurter mit der niederschlesisch-märkischen Eisenbahn-Gesellschaft hat in der am 17. April 1845 stattgefundenen General-Versammlung der Actionäre der letztern die Genehmigung derselben erhalten, und es ging hiernach mit dem 1. Juli 1845 der Betrieb auf der berlin-frankfurter Eisenbahn an die niederschlesisch-märkische Eisenbahn-Gesellschaft über. Man sehe hierüber den Artikel Berlin-Frankfurt, Seite 152.

Nach einem mit der königlich sächsischen Regierung unterm 24. Juli 1843 geschlossenen Staats-Vertrage ist der niederschlesisch-märkischen Eisenbahn-Gesellschaft die Aufgabe gestellt worden, eine Eisenbahnverbindung nicht nur zwischen Berlin und Breslau, sondern auch zwischen den genannten Städten und Görlitz, zum Anschlusse an die sächsisch-schlesische Eisenbahn zu bewerkstelligen. Die Richtung dieser Bahn geht von Görlitz über Reichenbach, Löbau, Bautzen, Bischofswerda, Radeberg nach Dresden (Neustadt). Die Länge der ganzen Linie wird etwa 15 Meilen betragen, und ist zu 6 Millionen ℔ veranschlagt. Der Bahnhof zu Görlitz wird für beide Gesellschaften gemeinschaftlich angelegt.

Für die Ausführung einer Zweigbahn von Glogau über Quaritz, Sprokau und Sagan, zum Anschluß an die niederschlesisch-märkische Eisenbahn, hat sich 1843 eine besondere Gesellschaft gebildet. — Die Bahn wird etwa 9 Meilen lang werden, und ist zu 1,350,000 ℔ veranschlagt. Der Kreuzungspunkt von beiden Bahnen wird bei Sorau oder Hansdorf angelegt werden.

Eine weitere Zweigbahn von Glogau bis Liegnitz ist in Aussicht gestellt, wenn die Hauptbahn ausgeführt seyn wird.

Ferner sollen die Bahnhöfe der niederschlesisch-märkischen und der oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau durch eine Pferdebahn in Verbindung gebracht werden, um den Verkehr zwischen beiden Bahnen zu erleichtern.

An Betriebsmitteln sind vorläufig angeschafft worden: 8 Locomotiven nebst Tender, 18 Personenwagen I. und II. Classe, 8 Personenwagen I. und III. Classe, 28 Personenwagen III. Classe, 6 Gepäckwagen, 10 achträderige Güterwagen, 30 offene Lastwagen und 2 Pferdewagen. — Bestellt wurden ferner: 10 Locomotiven nebst Tender, 34 Lastwagen, 4 Schweine- und 4 Pferdewagen.

Täglich werden 3 Fahrten in jeder Richtung gemacht, mit denen auch Equipagen, Pferde, Hunde und Eilgüter befördert werden.

Tarif für die Beförderung von Personen und Gepäckübersracht.

| Von **Breslau** nach | Entfernung in Meilen. | Dauer der Fahrt. | Preise der Plätze. I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. | 25 ℔ Gepäck-Ueberfracht. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | Sgr. | Sgr. | Sgr. | Sgr. |
| Lissa . . . . . | 1,50 | — 15 | 10 | 6 | 4 | 1 |
| Nimkau . . . . | 3 | — 33 | 17½ | 12 | 7½ | 1½ |
| Neumarkt . . . | 4,33 | — 52 | 25 | 17½ | 10 | 2 |
| Maltsch . . . . | 5,33 | 1. 8 | 32 | 20 | 12½ | 3 |
| Liegnitz . . . . | 8,33 | 1. 50 | 50 | 32½ | 21 | 4 |
| Von **Liegnitz** nach: | | | | | | |
| Maltsch . . . . | 3 | — 34 | 18 | 12 | 7½ | 1½ |
| Neumarkt . . . | 4 | — 55 | 25 | 17½ | 10 | 2 |
| Nimkau . . . | 5,33 | 1. 14 | 33 | 22½ | 14 | 3 |
| Lissa . . . . . | 6,83 | 1. 34 | 42 | 28 | 17½ | 3½ |
| Breslau . . . | 8,33 | 1. 57 | 50 | 32½ | 21 | 4 |

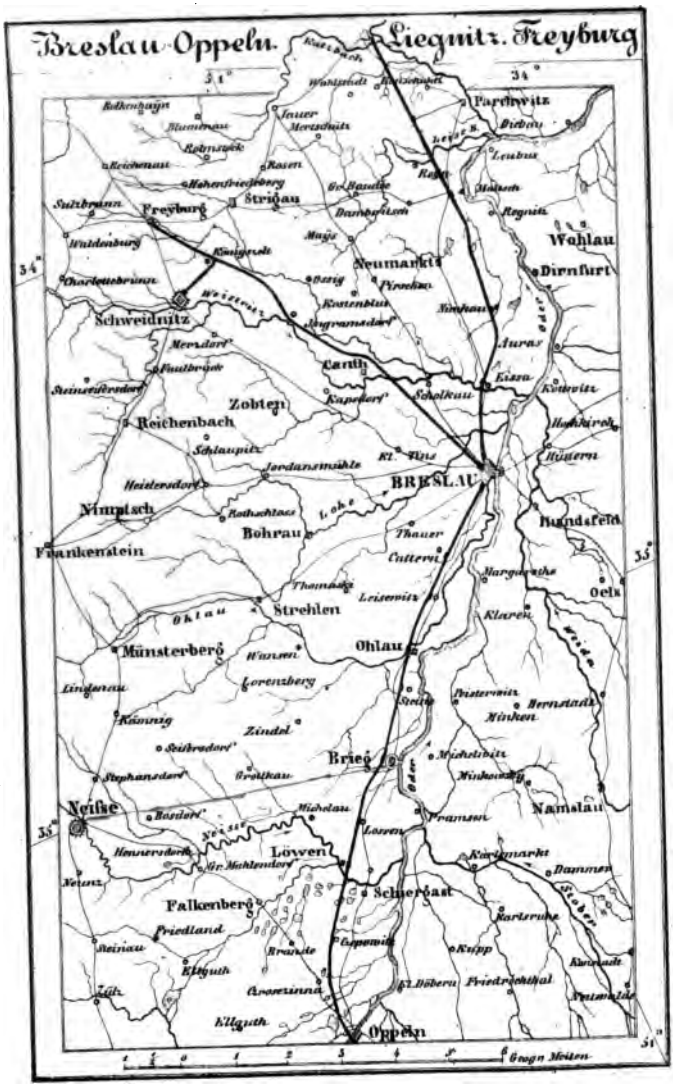
Zwischen Liegnitz und Maltsch liegt noch die Haltstelle Parchwitz, nach welcher Personen nur mit dem Zwischenzuge befördert werden. Die Fahrtare beträgt 18, 12 und 7½ Sgr., wie bis zur nächsten Station. Kinder unter 2 Jahren, welche noch getragen werden, sind frei. Ein Kind von 2—12 Jahren kann mit seinem Billet in der zunächst höheren Classe fahren. Zwei Kinder von 2—12 Jahren auf 1 Billet III. Classe, und für ein Kind und eine erwachsene Person ist für die III. Classe nur 1 Billet II. Classe zu lösen. — Jeder Reisende hat 50 ℔ Gepäck frei und kann außerdem kleinere Gegenstände bis zu 10 ℔ Gewicht mit sich führen. Das Uebergewicht wird von 25 zu 25 ℔ nach obiger Taxe berechnet.

**Tarif für den Transport von Equipagen, Pferden und Hunden.**

| Von Breslau bis: | Wagen. I. Classe. | Wagen. II. Classe. | Pferde. 1 Stück. | Pferde. 2 Stück. | Pferde. 3 Stück. | Pferde. 4 Stück. | 1 Hund. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Sgr. | Sgr. | Sgr. | Sgr. | Sgr. | Sgr. | Sgr. |
| Rimkau . . . | — | — | — | — | — | — | 5 |
| Maltsch . . . | 3 5/6 | 3 | 3 1/2 | 5 1/2 | 7 1/2 | 9 1/2 | 7 1/2 |
| Liegnitz . . . | 5 5/6 | 4 1/2 | 5 | 8 | 11 | 14 | 10 |
| **Von Liegnitz nach:** | | | | | | | |
| Maltsch . . . | 2 1/2 | 1 5/6 | 2 1/2 | 3 1/2 | 4 1/2 | 5 1/2 | 5 |
| Rimkau . . . | — | — | — | — | — | — | 7 1/2 |
| Breslau . . . | 5 5/6 | 4 1/2 | 5 | 8 | 11 | 14 | 10 |

Reisende im eigenen Wagen zahlen nach dem Personentarif II. Classe und auf den äußeren Sitzen III. Classe. — Zur I. Classe Wagen gehören alle zwei und vierſitzigen Kutschen mit unbeweglichem Verdeck und zur II. Classe alle anderen leichten Wagen. — Pferde ohne Führer werden nicht angenommen; die Führer müssen während der Fahrt bei den Pferden verbleiben und haben Billete III. Classe zu lösen. — Für die Beförderung eines Hundes nach dazwischen liegenden Anhaltestellen ist der Betrag bis zur nächstfolgenden Station zu entrichten. — Eilgüter werden mit den Personenzügen befördert, die Taxe beträgt per Ctr. von Breslau nach Lissa 1 1/2 Sgr., Rimkau 3 Sgr., Neumarkt 4 Sgr., Maltsch 5 Sgr., Liegnitz 8 Sgr., und von Liegnitz nach Maltsch 3 Sgr., Neumarkt 4 Sgr., Rimkau 5 1/2 Sgr., Lissa 7 Sgr., Breslau 8 Sgr. Pakete unter 40 ℔ und Geldsendungen unterliegen dem Postzwange.

Die Frequenz seit Eröffnung der Bahn vom 19. October bis Ende 1844 betrug: 24,494 Personen und hat mit Einschluß der Ueberfracht an Passagiergepäck, so wie für Beförderung von Eilgütern, Equipagen, Pferden und Hunden u. s. w. eine Einnahme von 16,506 Rthl. gebracht. Die Betriebs-Ausgaben machten 15,212 Rthl., mithin blieb Ueberschuß 1294 Rthl.


Breslau Oppeln.
Liegnitz. Freyburg
Parchwitz
Freyburg
Striegau
Wahlau
Dirnfurt
Neumarkt
Schweidnitz
Lauth
Auras
Zobten
Reichenbach
BRESLAU
Rundfeld
Nimptsch
Bohrau
Frankenstein
Oels
Strehlen
Münsterberg
Ohlau
Brieg
Namslau
Neisse
Löwen
Schurgast
Falkenberg
Oppeln
Meilen

## 25. Breslau-Freiburg-Schweidnitz.

Mit Zugskarte.

Diese Bahn hat den Zweck, durch die Verbindung Breslaus mit Freiburg und Schweidnitz die Ebene Schlesiens mit dem Gebirge in nähere Berührung zu bringen; sie dient besonders zu Materialtransporten vom Gebirge herab, und zu Lustfahrten nach dem Zobtenberge, dem Badeorte Salzbrunn und in die Sudeten. — Im Jahre 1836 wurde die erste Idee zu diesem Unternehmen gefaßt. Die erste Linie entwarf der Ingenieur-Hauptmann v. Köckritz, und die Ausführung der speciellen Nivellements übernahm der Ober-Ingenieur Zimpel. — Nachdem Alles vorbereitet, der Kostenanschlag auf 2,000,000 ℳ berechnet und diese Summe gezeichnet war, erfolgte am 9. October 1841 die vorläufige Genehmigung der Bahn. Hierauf wurde der Ober-Ingenieur Cochius aus Berlin angestellt, der sogleich die Prüfung des bisherigen Bauplans vornahm, und zum Theil wesentliche Veränderungen machte. Nach dem bis Ende November beendeten vollständigen Nivellement lieferte Herr Cochius die genauen Kostenanschläge, deren Summe auf nur 1,499,000 ℳ festgestellt war. — Bis Ende Februar 1842 wurde die ganze Summe von 1,500,000 ℳ gedeckt, und im Mai die erste Einzahlung von 10 % ausgeschrieben, welche auch pünktlich einging. Am 23. Februar 1843 erfolgte die allerhöchste Bestätigung der Statuten.

Die Zugsrichtung der Bahn geht von Breslau in der Nähe der Nicolai-Vorstadt in gerader Linie auf Kanth zu, überschreitet die Lohe nahe vor Gräbschen und dem Dorfe Schmolz, und die Weistritz an der Jürt'scher Mühle. Von hier zieht die Linie nördlich an Kanth vorüber, in der Richtung der Orte Zaukwitz, Struse und Metkau, zwischen der Weistritz und dem striegauer Wasser, und erreicht unter dem Dorfe Borganie den Fuß der Vorhöhen des Gebirges. Zum Rücken dieser Vorhöhen zieht die Bahnlinie ansteigend durch das Tarnauthal, und senkt sich alsdann südwestlich bis Borganie. Von hier führt die Bahn alsdann bei Ingramsdorf über Freudenthal, Conradswaldau, Saarau, Peterwitz, auf dem rechten Ufer der Polsnik durch die Colonie Neu-Jauernick bei Zirlitz, Polsnitz vorüber nach Freiburg. Auf der Höhe von Neu-Jauernik verzweigt sich die Flügelbahn nach Schweidnitz mit der Hauptbahn. Der hier errichtete Bahnhof führt durch Cabinets-Ordre vom 1. September 1843 den Namen Königszelt, zur Erinnerung an die bunzelwitzer Lagerzeit, während welcher im Jahr 1761 das Zelt Friedrichs des Großen in der Nähe dieses Platzes gestanden hat. Die Zweigbahn nach Schweidnitz durchzieht noch 5 Feldmarken, nämlich Bunzelwitz, Trunkendorf, Sabischdorf, Schweidnitz und Schönbrunn.

Steigungsverhältnisse.

a) Breslau = Freiburg.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 300 | Ruth. | 1 : | 516 St. |
| 530 | „ | 1 : | 1124 „ |
| 1050 | „ | 1 : | 345 „ |
| 1200 | „ | 1 : | 1846 „ |
| 290 | „ | 1 : | 619 „ |
| 230 | „ | 1 : | 500 „ |
| 560 | „ | 1 : | 846 „ |
| 660 | „ | 1 : | 200 „ |
| 610 | „ | 1 : | 383 „ |
| 300 | „ | 1 : | 620 „ |
| 210 | „ | 1 : | 242 „ |
| 5940 | Ruthen Transport. | | |
| 5940 | Ruth. Transport. | | |
| 270 | „ | 1 : | 492 St. |
| 550 | „ | 1 : | 200 „ |
| 310 | „ | 1 : | 1483 „ |
| 3190 | „ | 1 : | 210 „ |
| 2080 | „ | 1 : | 208 „ |
| 2860 | „ | horizontal. | |
| 15,200 | Ruthen Hauptbahn. | | |

b) Königszelt = Schweidnitz.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 515 | Ruth. | 1 : | 4197 St. |
| 967 | „ | 1 : | 300 „ |
| 800 | „ | horizontal. | |
| 2282 | Ruthen Zweigbahn. | | |

Beide Bahnen messen demnach 17,482 Ruthen = 65,835 Meter = 14,81 Wegstunden = 8,89 deutsche Meilen.

Sämmtliche gerade Linien messen 14,313 Ruthen, und die Curven 3169 Ruthen. — Die Curven haben Halbmesser von 250 bis 1000 Ruth. Länge. — Die Steigung der Bahn von Breslau bis Freiburg ist sehr bedeutend und beträgt 477 Fuß. Diese Höhe soll 862 Fuß über der Ostsee liegen.

Das Terrain für die Anlage ist für eine Doppelbahn erworben worden, jedoch der Bahndamm erst vorläufig für ein Geleise mit einer verhältnißmäßigen Anzahl von Ausweichungen hergestellt worden. Die Kronenbreite des jetzigen Bahndamms ist 15 Fuß, in den Auffüllungen mit 1½ und in Abträgen mit 1füßiger Böschung. Die Erdarbeiten betragen auf der Hauptbahn von Breslau bis Freiburg 236,649 Schachtruthen à 144 Cubikfuß, und die auf der Zweigbahn 34,083 Schachtruthen. — Die bedeutendsten Bauten in der Bahn sind die beiden Lohebrücken, jede mit 60 Fuß Oeffnung, und die 3 Brücken im Weistritzthale, von 50 — 150 Fuß Oeffnung, welche auf massiven Wiederlagen und Mittelpfeilern hölzerne Fahrbahnen erhalten haben. Außerdem sind noch 187 kleinere Brücken und Durchlässe vorhanden.

Die Construction des Oberbaues ist nach dem belgischen System eingerichtet. Die Spurweite beträgt 4 Fuß 6⅞ Zoll preuß. Maß. Zum Geleise sind Vignolschienen von 60 ℔ per Yard Gewicht angewendet; diese ruhen auf eichenen Querschwellen, sind durch Hakennägel befestigt und am Zusammenstoß durch Unterlagsplatten gesichert. Die Querschwellen wurden durch Kies fundamentirt.

Die bedeutendsten Bahnhöfe sind zu Breslau und Freiburg; auf dem letzteren geschieht die Bereitung der Coaks in 12, zu zwei Satz vereinigten Oefen.

Das Planum der Hauptbahn war bereits am Schlusse des Jahres 1842 in seiner ganzen Ausdehnung hergestellt; ebenso das der Zweigbahn bis zum äußern Rayon der Festung Schweidnitz, mit der ursprünglich

dafür angenommenen 1½füßigen Böschung ausgeführt. Von hier an bis zur Stadt sollen jedoch aus Rücksicht für die Fortification 6 — 32fache Böschungen in Anwendung kommen; durch diesen höchst kostspieligen Umstand ist die Vollendung der Zweigbahn bedeutend verzögert und eine gleichzeitige Eröffnung derselben mit der Hauptbahn unmöglich geworden. — Es ist die Absicht, die Bahn von Schweidnitz nach Frankenstein zu verlängern, wohin, einem neuen Projecte zufolge, eine Zweigverbindung von Neiße aus angelegt werden soll. — Eine Ausdehnung des Unternehmens auf eine Zweigbahn von Freiburg über Waldenburg nach den bedeutendsten Kohlengruben ist beschlossen worden. Die Anlagekosten sind zu 500,000 ℳ veranschlagt. Der Betrieb auf der Bahn soll durch Pferde bewirkt werden.

Während des Baues ergab sich, daß die veranschlagten Geldmittel zur gänzlichen Vollendung der Bahn nicht ausreichten, weshalb am 11. December 1843 der Beschluß gefaßt wurde, das Grundcapital um 400,000 ℳ durch Creirung von Prioritäts-Actien zur Vollendung der Zweigbahn nach Schweidnitz und zur Vervollständigung und Erweiterung des Betriebsmaterials zu vermehren.

Anlage- und Einrichtungskosten nach dem Rechnungsabschluß vom 31. März 1844.

| | | |
|---|---|---|
| 1) | Erdarbeiten | 238,322 ℳ |
| 2) | Brücken und Durchläße | 71,220 „ |
| 3) | Oberbau (Schienengeleise) | 488,709 „ |
| 4) | Wegeübergänge, Wärterhäuser und Telegraphen | 49,152 „ |
| 5) | Güterentschädigung | 198,417 „ |
| 6) | Hauptverwaltung und Aufsichtskosten | 37,260 „ |
| 7) | Bahnhöfe und Gebäude | 281,910 „ |
| 8) | Bau-Utensilien | 18,589 „ |
| 9) | Vorarbeiten, Pläne ꝛc. | 7,812 „ |
| 10) | Unbestimmte Ausgaben | 8,012 „ |
| 11) | Locomotiven und Wagen | 206,182 „ |
| 12) | Betriebskosten vor Eröffnung der Bahn | 2,002 „ |
| 13) | Uniformirung des Beamten-Personals | 4,078 „ |
| 14) | Verzugszinsen während des Baues | 57,247 „ |
| | Summe | 1,668,912 ℳ |

Finanzverhältnisse.

Vorstehende Kosten wurden gedeckt durch:

| | | |
|---|---|---|
| I. | 7500 Stamm-Actien-Capital à 200 ℳ zu 4 % | 1,500,000 ℳ |
| II. | 2000 Prioritäts-Actien à 200 ℳ zu 4 % | 400,000 „ |
| | Zusammen | 1,900,000 ℳ |
| | Hiervon obiges Baucapital in Abzug | 1,668,912 „ |
| | Verbleiben | 231,088 ℳ |
| | Dazu kommen noch 2 % Agio auf 1500 Prioritäts-Actien | 6,000 „ |
| | Mithin blieben zur gänzlichen Herstellung der Bahn noch disponibel. | 237,088 ℳ |

Die Tilgung der Prioritäts=Actien ist auf 2000 ℳ nebst Zinszuschlag festgestellt. Der Reserve=Fonds darf $^1/_5$ des Capitalfonds nicht übersteigen.

Nach einem Berichte der Direction in der Generalversammlung vom 28. Mai 1845 sind zur Deckung aller Baukosten, sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel und Bildung eines nothwendigen Betriebsfonds noch 170,000 ℳ erforderlich. Ferner für die waldenburger Zweigbahn 500,000 ℳ; also in runder Summe 700,000 ℳ. Es wurde hierauf von der Gesellschaft der Beschluß gefaßt, diese Summe durch 3500 Stück Stamm=Actien aufzubringen. — Die Inhaber der ursprünglichen Stamm=Actien sind berechtigt, neue Actien gegen Einzahlung des Nominalbetrages zu übernehmen.

An Betriebsmitteln sind vorhanden: 9 Locomotiven nebst Tender, 2 Personenwagen I. Classe, 31 II. Classe, 31 III. Classe, zusammen für 2418 Personen. 52 Gepäck= und Lastwagen, 1 Pferdewagen, 1 Viehwagen und 2 Schneepflüge. Im Ganzen also 120 Fahrzeuge verschiedener Art, welche theils 4 und 6 Räder haben.

Die Locomotiven verbrauchten an Brennmaterial: Coaks und Holz im Werth von 27 Sgr 10 ₰ per Meile, und an Putz= und Schmiermaterial 5 Sgr 3 ₰.

Die Bahn von Breslau bis Freiburg ist am 28. October 1843, und die Zweigbahn von Königszelt nach Schweidnitz am 20. Juli 1844 eröffnet worden.

Täglich werden 3 Fahrten in jeder Richtung gemacht, deren Dauer 2 Stunden beträgt. Im Sommer findet am Sonntag und Mittwoch außerdem noch eine Extrafahrt Statt.

Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

| Von **Breslau** nach | Entfernung in Meilen. | Dauer der Fahrt. | Preise der Plätze. I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | Sgr | Sgr | Sgr |
| Schmolz | 2. | — 19 | — | 8 | 4 |
| Kanth | 2,83 | — 37 | 16 | 11 | 7 |
| Ingramsdorf | 4,86 | 1. 14 | 28 | 19 | 12 |
| Königszelt | 6,70 | 1. 44 | 39 | 26 | 17 |
| Freiburg | 7,73 | 2 — | 45 | 30 | 20 |
| Schweidnitz | 7,86 | 2 — | 45 | 30 | 20 |
| Von **Freiburg** u. **Schweidnitz** nach | | | | | |
| Königszelt | 1,03 | — 21 | 8 | 6 | 4 |
| Ingramsdorf | 2,87 | — 56 | 18 | 12 | 8 |
| Kanth | 4,90 | 1. 28 | 30 | 20 | 13 |
| Breslau | 7,73 | 2 — | 45 | 30 | 20 |

Von den Haltſtellen Schmolz, zwiſchen Breslau und Kanth, und Mettkau, zwiſchen Kanth und Ingramsdorf zahlt die Perſon bis zur nächſten Station II. Claſſe 8 Sgr. und III. Claſſe 4 Sgr. Kinder unter 2 Jahren ſind frei, diejenigen unter 10 Jahren können zwei auf 1 Billet reiſen. — Reiſende im eigenen Wagen zahlen Billets II. Claſſe, auf den äußeren Sitzen III. Claſſe.

### Tarif für Gepäcküberfracht und Equipagen.

| 50 ℔ Gepäck ſind frei. | Gepäck in Pfund. | | | | Wagen. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 51 bis 70 | 71 bis 90 | 91 bis 110 | 111 bis 130 | I. Cl. | II. Cl. |
| | Sgr. | Sgr. | Sgr. | Sgr. | rtl. | rtl. |
| Breslau nach Canth . . . . . | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 |
| „ „ Ingramsdorf . . | 5 | 5 | 6 | 7 | 5 | 3 |
| „ „ Königszelt . . . | 7 | 8 | 9 | 10 | 7 | 5 |
| „ „ Freiburg u. Schweidnitz . . . . . | 8 | 9 | 10 | 11 | 7 | 5 |
| Canth nach Ingramsdorf . . . | 2 | 2 | 3 | 3 | 5 | 3 |
| „ „ Königszelt . . . . | 4 | 4 | 5 | 6 | 5 | 3 |
| „ „ Freiburg u. Schweidnitz | 5 | 5 | 6 | 7 | 7 | 5 |
| Ingramsdorf nach Königszelt . . | 2 | 2 | 3 | 3 | 5 | 3 |
| „ „ Freiburg und Schweidnitz . | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 |
| Königszelt nach Freiburg und Schweidnitz . . . . . | 2 | 2 | 3 | 3 | 5 | 3 |

Zur I. Claſſe Wagen gehören alle ſchweren Reiſewagen, und zur II. Claſſe leichte Wagen.

Frachtgüter werden nach 6 Claſſen verſendet, und zahlen von Breslau bis Freiburg; A pr. Tonne 10 Sgr., B pr. Ctr. 2 Sgr. 6 Pf., C pr. Ctr. 4 Sgr., D pr. Ctr. 5 Sgr., E pr. Ctr. 6 Sgr. 6 Pf., F pr. Ctr. 16 Sgr. Nach Zwiſchenſtationen im Verhältniß.

Die Frequenz ſeit Eröffnung der Bahn vom 29. October 1843 war:

| Jahr. | Perſonen. | Einnahme. | Güter. | Einnahme. | Geſammt-Einnahme. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | rtl. | Ctr. | rtl. | rtl. |
| 1843 | 36,103 | 11,957 | 1,173 | 556 | 21,898 |
| 1844 | 249,896 | 109,226 | 296,817 | 29,726 | 138,952 |

# 26. Oberschlesische Eisenbahn.

(Breslau-Oppeln.)

Zugskarte bei O.-Z. 25.

Im Jahre 1836 bildete sich eine Gesellschaft, welche den Bau einer Eisenbahn von Breslau zum Anschluß an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn beabsichtigte. Nachdem am 16. August 1837 die Vorarbeiten begonnen, welche jedoch, durch verschiedene Umstände verzögert, erst im Frühjahr 1840 vollendet waren, wurde am 1. Juni desselben Jahres der Actionär-Entwurf und Kostenanschlag einer Generalversammlung vorgelegt. Es wurde hierauf von derselben der Beschluß gefaßt, für die Errichtung einer, von Breslau über Oppeln nach Berun führenden Eisenbahn, zum Anschluß an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, eine Gesellschaft definitiv zu constituiren, und das für die Ausführung der Bahn erforderliche Capital auf 3,000,000 fl festzusetzen. — Im Anfange des Jahres 1841 wurde eine Untersuchung der technischen Vorarbeiten durch den Ober-Ingenieur der berlin-anhaltischen Eisenbahn, Herrn Rosenbaum, vorgenommen, welche ein sehr befriedigendes Resultat ergab. — Nachdem am 22. März 1841 das Statut berathen und vollzogen, und bereits am 24. März zur Anlage einer Eisenbahn von Breslau über Ohlau, Brieg, Oppeln durch Oberschlesien nach der Landesgränze, zum Anschluß an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, vorbehaltlich der Bestimmung über die für die Bahnstrecke von Oppeln bis zur Landesgrenze anzunehmende Richtung, die landesherrliche Zustimmung ertheilt war, erfolgte am 2. August 1841 die allerhöchste Bestätigung. — Die Erdarbeiten und Bauten waren bereits in Angriff genommen, und wurden bis zum 15. September 1841 durch den Ober-Ingenieur Manger geführt, dessen Stelle von da ab der Ober-Ingenieur Rosenbaum übernahm.

Die Zugsrichtung der Bahn zwischen Breslau und Oppeln folgt im Allgemeinen dem Laufe der Oder, an deren linkem Ufer sich eine von unbedeutenden Anhöhen durchschnittene Ebene befindet, welche für die Anlage ein sehr günstiges Terrain darbot. Die Bahn ist in 5 Strecken abgetheilt; Bahnhöfe sind 6, nämlich zu Breslau, Ohlau, Brieg, Loffen, Löwen und Scepanowitz bei Oppeln, während der eigentliche Bahnhof bei dieser Stadt, von dem aus die Bahn weiter nach der Landesgrenze führen soll, jenseits der Oder, zwischen der groschowitzer Vorstadt und der Volkoinsel erbaut wird.

Außer diesen Bahnhöfen sind Anhaltspunkte bei Cattern, $1\frac{1}{4}$ Meile von Breslau, Leisewitz $2\frac{1}{2}$ Meilen, Heidau $4\frac{1}{2}$ Meilen, Czeppelwitz 9, und Chroscinna $9\frac{3}{4}$ Meilen; die Fortsetzung der Bahn von Oppeln ist über Kosel und Gleiwitz beschlossen worden; ihre Länge bis Neu-Berun beträgt 35,132 preuß. Ruthen. Die allerhöchste Concession ist bereits ertheilt worden. Diese Bahn soll vorerst nur bis Myslowitz, $2\frac{1}{2}$ Meilen vor Neu-Berun, erbaut werden, nämlich bis zu der Stelle, von der die Zweigbahn nach Krakau abgehen soll. Es sind auf dieser Strecke folgende

Bahnhöfe bestimmt worden: zu Gogolin, 2¾ Meilen von Oppeln, Kandrzin bei Kosel 5½ Meilen, Rudziennietz 7½ Meilen, und bei Gleiwitz, 10 Meilen entfernt. Die Bahn wird nach ihrer Vollendung von Breslau bis Myslowitz ungefähr 26, und bis Neu-Berun 28½ Meilen betragen, und an dem Verkehr zwischen Breslau, Warschau und Wien wesentlichen Antheil nehmen.

Die Steigungsverhältnisse der vollendeten Bahnstrecke zwischen Breslau und Oppeln sind besonders günstig; es konnte etwa ⅕ der Bahnlänge horizontal gelegt werden, ½ in Neigungen von 1 : 1000 bis 1400 und ⁹⁄₁₀ von 1 : 1000. Die stärksten Steigungen betragen 1 : 300 auf 300 Ruthen, und 1 : 343 auf 293 Ruthen Länge. Die Halbmesser der Curven sind bedeutend, sie messen mindestens 500 Ruthen, die meisten über 1000 Ruthen, wodurch manche Bögen eine große Länge erhalten haben. — Der Bahndamm auf der fertigen Strecke von Breslau bis Scepanowitz bei Oppeln ist mit den erforderlichen Ausweichungen nur für ein Geleise hergestellt, während der Grund und Boden jedoch gleich für zwei Geleise erworben wurde. Die Kronenbreite des Fahrdamms mißt 15 Fuß. Einigermaßen bedeutende Dammarbeiten kommen bis Oppeln nur zwischen Ohlau und Brieg vor, wo einzelne Aufträge bei Giersdorf und Lossen von 18 — 21 Fuß nöthig waren, sodann auch in der Neiße-Niederung, wo der zwischen den beiden Brücken befindliche, 300 Ruthen lange Damm in einer Breite für zwei Geleise ausgeführt werden mußte. Der interessanteste Punkt auf der bis jetzt eröffneten Bahnstrecke ist der Durchstich bei Lossen, über welchen in bedeutender Höhe die Landstraße über einen Viaduct geführt ist. — Die bedeutendsten Bauwerke sind: die Brücke über die Ohlau von 200 Fuß, und über die Neiße von 400 Fuß Länge. Sie haben massive Stirn- und Flügelmauern, hölzerne Mitteljoche, und sind mit starker Decklage von dreifachen verzahnten Trägern erbaut. Außerdem sind noch 103 kleinere Brücken und Durchlässe vorhanden.

Die Construction des Geleises ist, wie folgt: Der Bahndamm hat 15 Fuß Kronenbreite und 1½füßige Böschungen. Die Spurweite mißt 4 Fuß 8½ Fuß englisch oder 4 Fuß 6¾ Zoll preuß. Maß. Es sind Vignolschienen angewendet, deren Gewicht 45 ℔ per Yard, oder 15 ℔ per Fuß beträgt; diese sind auf eichene Querschwellen, welche 2½ Fuß von Mitte zu Mitte entfernt liegen und durch Kies fundamentirt sind, durch Hakennägel befestigt, und haben an den Stößen schmiedeiserne Platten als Unterlage. Die Fortsetzung des Geleises soll ebenso construirt werden, jedoch werden schwerere Schienen, von 51 ℔ per Yard, in Anwendung kommen.

Von den Bahnhöfen sind der zu Breslau und der zu Brieg hervorzuheben; die übrigen sind nur für das Nothdürftigste eingerichtet.

Der Kostenanschlag für die Strecke von Breslau zum scepanowitzer Bahnhof bei Oppeln war wie folgt gestellt:

| | |
|---|---|
| 1) Erdarbeiten . . . . . | 109,600 Rthl. |
| 2) Grund- und Nutzungsentschädigungen . . . . | 75,930 „ |
| 3) Brücken und Durchlässe . . . . . | 187,710 „ |
| Transport | 373,240 Rthl. |

| | | |
|---|---|---|
| | Transport | 373,240 ℔ |
| 4) | Oberbau der Bahn (Schienengeleise) . . . . | 641,720 „ |
| 5) | Wegeübergänge . . . . . | 5,640 „ |
| 6) | Bahnhöfe und Wärterhäuser . . . . . | 169,600 „ |
| 7) | Verwaltung und Aufsicht . . . . . | 26,600 „ |
| 8) | Bau-Utensilien und unbestimmte Ausgaben . . | 19,350 „ |
| 9) | Locomotiven, Wagen, Maschinen ꝛc. . . . . | 175,000 „ |
| 10) | Verzugszinsen während des Baues . . . . . | 56,446 „ |
| | Summe | 1,467,596 ℔ |

Durch spätere Veränderungen des Baues, welche durch Ministerial-Erlaß angeordnet wurden, ist vorstehender Anschlag überschritten, so daß bis Ende 1843 die Summe von 1,782,973 ℔ verwendet war.

Vorstehende Summen sind beigebracht durch:

| | | |
|---|---|---|
| I. | 14,297 Stamm-Actien à 100 ℔ zu 4 % . . | 1,429,700 ℔ |
| II. | 3703 Prioritäts-Actien à 100 ℔ zu 4 % . | 370,300 „ |
| | Summe | 1,800,000 ℔ |

Am 1. Januar 1844 war hiervon noch ein Baufonds von 17,027 ℔ vorhanden, welcher für spätere Anschaffungen von Betriebsmaterial ꝛc. verwendet werden sollte.

Der Ueberschuß des ersten Betriebsjahres berechnet sich als Jahres-Dividende und Zinsen zu 4 ℔ 24 Sgr 3 ₰.

## Finanzverhältnisse.

Das Stamm-Capital beträgt 3,829,700 ℔ für die Bahn von Breslau bis Neu-Berun. — Actien sind ausgegeben:

| | | |
|---|---|---|
| 14,297 | Actien Litt. A. zu 100 ℔ für Breslau-Oppeln . . . . . | 1,429,700 ℔ |
| 24,000 | Actien Litt. B. zu 100 ℔ für Oppeln-Berun . . . . . | 2,400,000 „ |
| 3703 | Prioritäts-Actien à 100 ℔ . . . . . | 370,300 „ |
| | Summe | 4,200,000 ℔ |

Bis zum Eintritt einer Dividenden-Vertheilung werden 4 % Zinse gezahlt. Die Actien Litt. A genießen 3½ % prioritätisch, und für Litt. B garantirt der Staat 3½ %, mit Vorbehalt der successiven Ansichbringung der Actien durch Verlosung am 1. Juli jeden Jahres. Sobald der Reinertrag, nach Abzug obiger 3½ %, 5 % des Stamm-Actien-Capitals übersteigt, mithin mehr als 1½ % Dividende gewährt, so kommen nur ⅔ dieses Ueberschusses zur Vertheilung, das letzte Drittel fällt dem Staat zu. Sollte der Staat genöthigt seyn, in drei auf einander folgenden Jahren Zuschuß zu geben, oder sollte der Zuschuß in einem Jahre 1 % des Stamm-Actien-Capitals übersteigen, so behält derselbe sich die Uebernahme der Administration vor. Uebersteigt dann in drei auf einander folgenden Jahren der Reinertrag 3½ %, so kann die Gesellschaft die Verwaltung wieder selbst übernehmen. — Die Actien Litt. A sind „Breslau 1841" datirt, jene Litt. B von 1843; erstere sind ursprünglich mit 7 Zinsscheinen, und letztere mit 9 versehen. Die

Zinsscheine sind halbjährlich mit je 2 Thlr., am 1. Januar und 1. Juli, fällig. — Nach Ablauf der Zinsscheine (bei Litt. A Ende December 1844, und bei Litt. B, Ende December 1847) werden den Actien Dividendenscheine zu 3½ % beigegeben. — Die 3703 Prioritäts-Actien werden jährlich durch 1800 Thlr. nebst Zinsenersparniß getilgt. — In der Generalversammlung vom 28. April 1845 ist der Beschluß gefaßt, das Actien-Capital um 1,276,600 Thlr. zu erhöhen, und hierzu 12,766 Stamm-Actien unter Litt. B à 100 Thlr. auszugeben.

Die Transportmittel bestanden Mitte 1844 in Folgendem: 8 Locomotiven nebst Tender, 4 vierräderige Personenwagen I. Classe, 8 sechsräderige II. Classe, 12 vierräderige II. Classe, 34 vierräderige III. Classe, 12 sechsräderige III. Classe, 10 Gepäckwagen, 42 Güterwagen, 18 Equipagenwagen (diese Transportwagen sind vierräderig), 18 sechsräderige Equipagewagen, 2 Pferdewagen, 2 Viehwagen und 3 Schneepflüge; zusammen 157 Wagen, nebst 6 Erdtransportwagen zum Dienst der Bahn und 4 Postgepäckwagen.

Die Locomotiven verbrauchten pro Meile an Holz im Werth von 20 Sgr. 3 Pf., und die Zugkraft kostete pro Meile 1 Thlr. 5 Sgr. 4 Pf.

Die Bahn wurde eröffnet: am 22. Mai 1842 von Breslau bis Ohlau, am 3. August 1842 bis Brieg, und am 28. Mai 1843 bis Oppeln.

Täglich werden 3 Fahrten von jedem Endpunkte aus gemacht, deren Dauer 3 Stunden beträgt.

**Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.**

| Von **Breslau** nach | Entfernung in Meilen. | Dauer der Fahrt. | Preise der Plätze. I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | Sgr. | Sgr. | Sgr. |
| Cattern | 1,25 | — 20 | — | 7 | 3½ |
| Leisewitz | 2,50 | — 30 | — | 14 | 7 |
| Ohlau | 3,25 | — 52 | 25 | 16 | 9 |
| Brieg | 5,50 | 1. 30 | 38 | 24 | 14 |
| Lossen | 6,75 | 1. 50 | 47 | 30 | 17 |
| Löwen | 7,75 | 2. 10 | 54 | 34 | 20 |
| Oppeln | 10,75 | 3 — | 76 | 48 | 28 |
| **Von Oppeln nach** | | | | | |
| Chroszinna | 1 | — 10 | — | 7 | 3½ |
| Czeppelwitz | 2 | — 20 | — | 14 | 7 |
| Löwen | 3 | — 40 | 24 | 15 | 9 |
| Lossen | 4 | 1. — | 30 | 18 | 12 |
| Brieg | 5,25 | 1. 20 | 38 | 24 | 14 |
| Ohlau | 7,50 | 2 — | 52 | 32 | 20 |
| Breslau | 10,75 | 3 — | 76 | 48 | 28 |

Zwiſchen Ohlau und Brieg liegt noch der Haltpunkt Heidau, nach welchem in II. Claſſe 7 Sgr und III. Claſſe 3½ Sgr gezahlt werden.

Ein Kind unter 2 Jahren, das getragen wird, iſt frei; zwei Kinder unter 10 Jahren paſſiren auf 1 Billet. Ein Kind unter 10 Jahren kann auf ſein Billet in der zunächſt höheren Claſſe fahren. — Jeder Reiſende hat 50 ℔ Gepäck frei. Für Uebergewicht wird von Breslau bis Oppeln bezahlt: 20 ℔ 9 Sgr, 40 ℔ 10½ Sgr, 60 ℔ 12 Sgr, 80 ℔ 13½ Sgr, 100 ℔ 15 Sgr.

**Tarif für Equipagen, Pferde und Hunde.**

| Von **Breslau** nach | Ohlau. | Brieg. | Löwen. | Oppeln. |
|---|---|---|---|---|
| | rtl Sgr | rtl Sgr | rtl Sgr | rtl Sgr |
| I. Schwere Reiſewagen . . . | 3 — | 4 — | 5. 15 | 7 — |
| II. Vierſitzige Chaiſen . . . . | 2. 15 | 3. 15 | 4. 10 | 6 — |
| III. Leichtes Fuhrwerk . . . . | 2 — | 3 — | 3. 20 | 5 — |
| 1 Pferd . . . . . | 1. 20 | 2. 12 | 3. 10 | 4. 20 |
| 2 Pferde . . . . . | 3 — | 4. 10 | 6 — | 8. 10 |
| 3 „ . . . . . | 4 — | 5. 20 | 8 — | 11. 6 |
| 4 „ . . . . . | 5 — | 7 — | 10 — | 14 — |
| 1 Hund . . . . . | — 3 | — 5 | — 7 | — 10 |

Reiſende im eigenen Wagen zahlen II. Claſſe, auf den äußeren Sitzen III. Claſſe. — Für den Transport von Frachtgütern zwiſchen Breslau und Oppeln wird per Centner bezahlt: Claſſe A. 5 Sgr 8 Pf, B. 8 Sgr 4 Pf, C. 10 Sgr 3 Pf, D. 17 Sgr 6 Pf, E. 6 Sgr 6 Pf. Für Sendungen unter 5 Ctr 10 % weiter. — Pakete unter 40 ℔ und Geldſendungen unterliegen dem Poſtzwang.

**Die Frequenz ſeit Eröffnung der Bahn vom 22. Mai 1842 war:**

| Jahr. | Perſonen. | Einnahme. | Güter. | Einnahme. | Geſammt-Einnahme. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | rtl | Ctr | rtl | rtl |
| 1842 | 139,128 | 159,921 | 220,620 | 20,398 | 183,136 |
| 1843 | 235,150 | | | | |
| 1844 | 249,019 | 119,711 | — | 32,316 | 152,027 |

# 27. Prag-Pilsen-Budweis.

(Prag-Lahna.)

Durch eine Gesellschaft Actionäre wurde der Bau einer Eisenbahn zwischen Prag und Pilsen unternommen. Die österreichische Regierung ertheilte dieser Gesellschaft ein fünfzigjähriges Privilegium, während welcher Zeit keine zweite Bahn in dieser Richtung geführt werden darf. Nach Ablauf von 50 Jahren (1880) hat der Staat das Recht, die Bahn gegen angemessene Vergütung einzuziehen. — Nach dem ursprünglichen Plan sollte die Bahn von Prag bis Pilsen gebaut werden, sie hat aber bisher nur die Hälfte des Weges erreicht, und zwar den Theil von Prag bis Lahna auf eine Distanz von $7^1/_2$ Meilen oder 30,000 Ruthen Klafter, welche nirgends unterbrochen ist. Nachdem die Actiengesellschaft sich aufgelöst hat, ist die Bahn durch Kauf in den Besitz Sr. Durchlaucht des Herrn Karl Egon Fürsten zu Fürstenberg gekommen, und wird in eigener Regie betrieben. Der Ertrag derselben wird zu wesentlichen Verbesserungen des Oberbaues verwendet. Die Bahn, welche bei Prag beginnt, zieht durch den rakonitzer Kreis in Böhmen, berührt nur Dorfschaften, ist seit dem Jahr 1830 in Betrieb und steht bis jetzt noch mit keiner andern Bahn in Verbindung. Die Stationen, wo die Wagenzüge halten, heißen: 1. Station Prag, 2. Veghiba, 3. Station Lahna auf der fürstlich fürstenbergischen Herrschaft Pürglitz. — Die Bahn hat nur ein Geleis, jedoch Doppelbahn Parzellen (Ausweichungen) auf den 2 Umspannungsplätzen und den 3 Hauptstationen. Die Spurweite beträgt 42 österreichische Zoll. Das Gewicht der Schienen per lauf. Fuß 6—8 österreichische Pfund. Der Oberbau besteht auf $^2/_3$ der Bahn aus flach aneinander liegenden Sandsteinquadern von 2—5 Fuß Länge, 15″ Breite und 12″ Höhe, und $^1/_3$ der Bahn aus kiefernen und tannenen Unterlagsschwellen, welche mit gußeisernen Schienen belegt sind. Die Baukosten für die Bahn, einschließlich der Stationen, belaufen sich auf 337,000 fl. C.-M. Das Betriebsmaterial besteht in 200 Stück Transportwagen und 48 Pferden, und kostete 30,000 fl. C.-M. — Die Förderung auf der Bahn geschieht nur durch Pferdekraft, und es werden in einer Stunde mit beladenen Frachtwägen 3000 Ruthen Klafter zurückgelegt. Täglich wird eine Fahrt mit Ladung von Lahna nach Prag und eine leere zurück gemacht. — Die Hauptbeförderung besteht in Holz, Steinkohlen, Holzkohlen, Steinmetzarbeiten und etwas Getreide; Personentransport ist nicht vorhanden. Für den Transport von Gütern wird auf die ganze Distanz pro österreichischen Centner und Meile $^7/_8$ kr. und auf kürzere Distanzen 1 kr. C.-M. bezahlt. — Die Frequenz auf der Bahn beträgt jährlich ungefähr 400,000 ℔ Producte, und zwar meistens Holz. — Es ist aufs Neue im Werke, den Ausbau der Bahn von Lahna nach Pilsen, ungefähr 7,4 Meilen, zu Stande zu bringen, indem den Actionären der budweis-pilsener Bahn nach der gegebenen Concession auch das Vorrecht für den Bau dieser Bahnstrecke ertheilt worden ist.

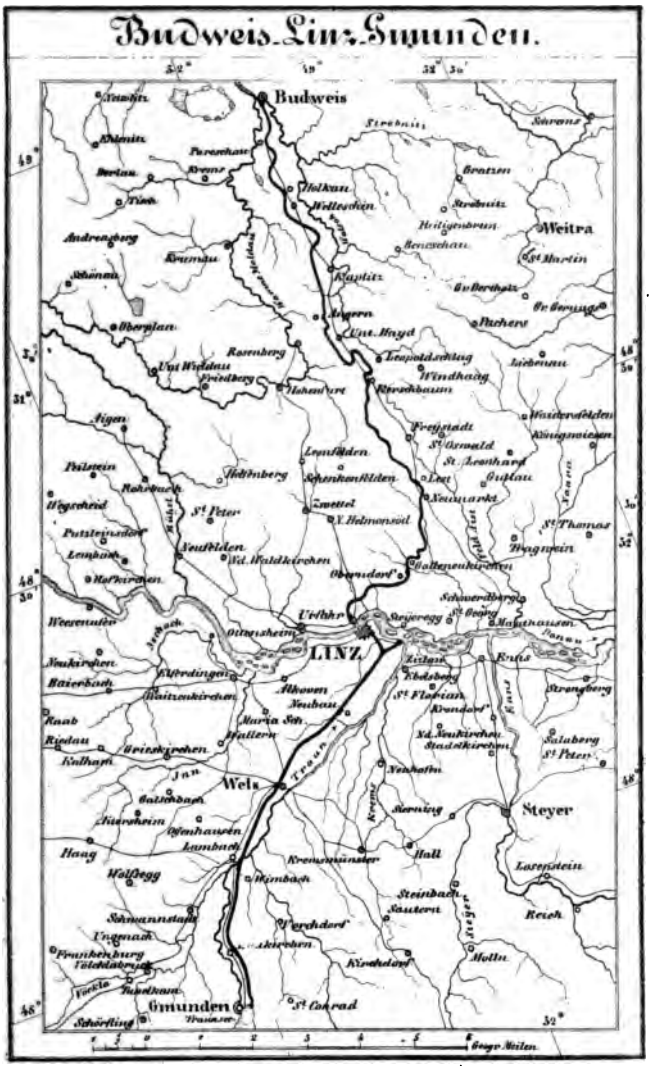
Da nun die Fortsetzung der Bahn nach Budweis in der Folge im Betriebe ein gemeinschaftliches Unternehmen bilden dürfte, so wurde deren Beschreibung hier auch unter eine Rubrik gestellt.

Man war im Jahre 1842 in Prag mit der Constituirung einer Actien=Gesellschaft für ein Eisenbahnunternehmen beschäftigt, dessen Bestimmung eine wohlfeilere Beförderung für die im rakonitzer und pilsener Kreise befindlichen Steinkohlen seyn sollte, welche über Pilsen, Budweis und Linz der Donau und der Hauptstadt Wien zugeführt werden sollten. — Hierdurch wurde der Herr Wilhelm Graf v. Wurmbrand, Besitzer der Herrschaft Liblin und ausgebreiteter Steinkohlenbergwerke veranlaßt, diesen Gegenstand im eigenen Interesse zu ergreifen. Er ließ hierauf sämmtliche Vorarbeiten ausführen, erwirkte die allerhöchste Concession Sr. Majestät des Kaisers, und legte Ende 1842 dem Publikum einen vollständigen Plan vor, in der Absicht, mittelst einer Actien=Gesellschaft die Ausführung des Baues zu bewirken und die nöthigen Fonds dazu aufzubringen. In der zur Actien=Subscription erlassenen Einladung heißt es unter Anderm: „Der Herr Graf v. Wurmbrand tritt der zu bildenden Actien=Gesellschaft nicht allein die allerhöchste Concession sammt den Vorarbeiten zur Anlegung der Bahn ab, sondern er überläßt derselben auch sämmtliche in seinem Besitze befindliche Kohlenbergwerke auf den Herrschaften Liblin, Radnic und Pürglic, und alle von ihm mit großem Aufwande gemachten Schürfungen und Muthungen zu ihrem vollen und unbeschränkten Eigenthum. — Die Reichhaltigkeit dieser Kohlenbergwerke, welche schon im Betrieb sind, ist auf ungefähr 99,000,000 Ctr. angegeben, während die der Gesellschaft gleichfalls abzutretenden Schürfungen und Muthungen ein unberechenbares Kohlenvermögen versprechen.

Die Bahn beginnt 2⅓ Meilen von Pilsen bei dem zur Herrschaft Liblin gehörigen Dorfe Wranow, und erreicht bis Budweis eine Länge von 23¾ Meilen; sie wird nur für ein Geleise hergestellt und mit hinreichenden Ausweichungen versehen. Als Zugkraft werden Pferde angewendet. Die sämmtlichen Baukosten der Bahn sammt Gebäuden und den nöthigen Betriebsmitteln, dann die Ablösung der Vorarbeiten — der Concession der Kohlenbergwerke und Muthungen — die 4 % Verzinsung der eingezahlten Actienbeträge während des Baues, endlich der nöthige Reservefonds erfordern zusammen ein Capital von 3,671,000 fl. C.=M., welches durch 18,355 Actien à 200 fl. C.=M. aufgebracht werden soll. — Die eingezahlten Beträge werden den Actionären vom Tage der Einzahlung an mit 4 % verzinst, und nachdem die Bahn im Betriebe seyn wird, alljährlich 10 % des ganzen Actien=Capitals vom reinen Erträgnisse ausgeschieden, um dadurch den durchs Loos zu bestimmenden Actien die ganze Einlage heimzuzahlen, so daß nach und nach mit Zurechnung der davon entfallenden Zinsen das ganze Actien=Capital heimgezahlt und amortisirt seyn wird, ohne daß jedoch die amortisirten Actien aufhören, die Dividende zu beziehen, welche ihnen fortwährend bleibt.

Der Herr Graf Wurmbrand soll als Concessionär laut §. 1 der Statuten 200,000 fl. C.=M. baar erhalten, hat jedoch dafür 1000 Actien

# Budweis-Linz-Gmunden.



à 200 fl. übernommen. Ferner für die Uebergabe seiner Kohlenbergwerke ꝛc. 1500 Actien; mithin zusammen 500,000 fl. in Actien als Entschädigung für grundherrliche Rechte. — Derselbe hat sich bereit erklärt, den Bau der Bahn gegen die im Memoire projectirte Summe, insofern als Eisen und Taglohn bis dorthin nicht wesentlich im Preise steigen würden, zu übernehmen.

Die ganze Länge der Bahn von Prag bis Budweis wird also nach Vorstehendem betragen: Von Prag bis Lahna 7,5 Meilen, Lahna bis Pilsen 7,4, Pilsen bis Wranow 2,35, Wranow bis Budweis 23,75; zusammen 42 Meilen.

Es ist nicht der Zweck dieser Schrift, Projecte oder im Bau begriffene Bahnen ausführlich zu beschreiben, weshalb eine kurze Erwähnung der Verhältnisse hier genügen mag, indeß die weitere Beschreibung der Bahn nach Vollendung des Baues einer folgenden Ausgabe dieses Werkchens vorbehalten bleibt.

---

## 28. Budweis = Linz = Gmunden.

Mit Zugskarte.

Als im Jahre 1821 die freie Schifffahrt auf der Elbe begann, hatte eine Commission der zehn Elbuferstaaten, welche in Dresden versammelt war, sich an die österreichische Regierung mit dem Ersuchen verwendet, die Schifffahrt auf der Moldau bis Budweis zu reguliren und von dort bis zur Donau einen Canal oder eine Eisenbahn anzulegen, damit auf solche Art Güter von Hamburg bis zur Donau und umgekehrt befördert werden könnten. — Im Jahre 1822 wurde hierauf Herr von Gerstner aufgefordert, sich an die Spitze der Unternehmung zu stellen. Dieser ging auf den Antrag ein, nahm sofort die nöthigen Localuntersuchungen der Gegend vor, reiste sodann nach England, um dort mit Ingenieuren über den besten Plan zu berathen, wie eine Eisenbahn über das Gebirge zwischen der Moldau und Donau zu führen sey, welches auf der einen Seite über 1000 und von der andern Seite über 1500 Fuß Höhe hätte. — Nachdem derselbe im November 1822 von England zurückgekehrt war, ließ er während der folgenden zwei Jahre die nothwendigsten Nivellirungen vornehmen.

Unterm 7. September 1824 ertheilte Se. Maj. der Kaiser Franz I. dem Ritter Anton von Gerstner ein ausschließliches Privilegium zu einer zwischen Mauthhausen und Budweis, die Donau mit der Moldau verbindenden Holz- und Eisenbahn, für den Zeitraum von 50 Jahren. Am 12. März 1825 überließ der Ritter von Gerstner sein Privilegium einer

Actien-Gesellschaft, welche darauf unter der Firma: „Kaiserlich königlich privilegirte erste österreichische Eisenbahn-Gesellschaft" in Wirksamkeit trat.

Im Jahr 1828 war die Bahn von Budweis bis Kerschbaum kaum zur Hälfte oder 8 Meilen lang vollendet, und der Kostenanschlag des Ganzen von 900,000 fl. C.-M. schon mit 85,194 fl. überschritten. Der Ritter von Gerstner, welcher den Bau bis dahin geführt hatte, übergab hierauf die Oberleitung desselben dem Herrn Ingenieur Schönerer, welcher sowohl die Trace, als das Bausystem den Umständen anpaßte. Die Bahn wurde hiernach, statt nach Mauthausen, von Lest aus nach Linz geführt. — Sodann ertheilte die Regierung zur Fortsetzung dieser Bahn von Linz bis zum Traunsee bei Gmunden den Handlungshäusern Geymüller, v. Rothschild und Stametz unterm 18. Juni 1832 ebenfalls ein 50jähriges ausschließliches Privilegium, welches diese aber am 14. Februar 1834 an die erste privilegirte Eisenbahn-Gesellschaft abtraten. Die Anlage beider Bahnen bildet demnach nur ein Unternehmen.

Ueber die Zugsrichtung und das Bausystem der Bahn folgen hier einige Notizen. Die Eisenbahn beginnt in der prager Vorstadt, der böhmischen Kreisstadt Budweis, welche an der Einmündung der Malsch in die Moldau liegt, sie zieht sodann nach Holkau $2^1/_2$ Meilen, Angern $2^7/_8$ Meilen, Kerschbaum 3 Meilen, Lest 3 Meilen, Oberndorf $2^3/_4$ Meilen, und erreicht bei Urfar (Linz) $2^3/_4$ Meilen die Donau. Die Bahn durchzieht hierauf die Urfargasse, zur großen Donaubrücke, über welche $1^1/_2$ Zoll starke schmiedeiserne Schienen aufgenagelt sind, welche das Geleis bilden. Auf dem rechten Donauufer befindet sich der Aufsteigplatz für die gmundener Bahn. Diese zieht sodann in der Richtung der Donau bis zur wien-linzer Poststraße, von welcher Stelle eine Seitenbahn von $^1/_8$ Meile Länge nach Zizlau zur Donau führt. Die Flügelbahn ist bestimmt, das Salz und die Güter, welche nach Niederösterreich verladen werden, zu fördern. Hierauf geht die Trace immer in der Nähe des Traunflusses und der Chaussee bis zur östlichen Seite der Stadt Gmunden am Traunsee. Auf dieser Tour befinden sich folgende Stationen: Neubau $2^1/_{40}$ Meilen, Wels $1^3/_4$ Meilen, Lambach 2 Meilen und Gmunden 3 Meilen von einander entfernt.

Zwischen Budweis und Linz bildet der Bahnzug fast ununterbrochen eine geschlängelte Linie, bei welcher zuweilen außerordentlich starke Krümmungen, wie z. B. in der Vorstadt Urfar von 54 Fuß Radius, angewendet sind. Die Ausführung des Baues war außerordentlich schwierig, indem der Zug meistens über Thäler und Berge und an Bergabhängen hinzieht. Diese Gebirgsgegend ist reich an Naturschönheiten, und bietet dem Reisenden die mannigfaltigsten Landschaften. Die Fortsetzung der Bahn von Linz bis Gmunden zieht fast immer in der Ebene des Traunthales, hat meilenlange gerade Linien, sehr flache Verbindungsbögen und viel günstigere Steigungsverhältnisse, als die erste Bahn.

Die Gesammtlänge beider Bahnen mißt 103.760 Klafter = 196,791 Meter = 44,28 Wegstunden = 26,57 deutsche Meilen.

### Einzelne Strecken.

**I. Budweis-linzer Bahn.**

| | Klftr. |
|---|---|
| Von Budweis bis Holkau . | 10,500 |
| „ Holkau bis Angern . . | 11,500 |
| „ Angern bis Kerschbaum | 12,000 |
| „ Kerschbaum bis Leſt. . | 12,000 |
| „ Leſt bis Oberndorf . . | 11,000 |
| „ Oberndorf bis Urfar (Linz) . . . . . | 10,940 |
| | Klftr. 67,940 |

= 128,855 Meter = 29 Wegſtunden = 17,4 deutſche Meilen.

**II. Linz-gmundener Bahn.**

| | Klftr. |
|---|---|
| Von Linz bis Marlhaide . . | 12,500 |
| „ Marlhaide bis Lambach | 10,500 |
| „ Lambach zu den Engelhöfen . . . . . | 11,500 |
| „ den Engelhöfen bis Gmunden . . . . . | 1,320 |
| | Klftr. 35,820 |

= 67,936 Meter = 15,28 Wegſtunden = 9,17 deutſche Meilen.

### Steigungsverhältniſſe.

1. Abtheilung, von Budweis bis Kerſchbaum, 30,046 Klafter Länge; Steigung 172,9 Klafter; Gefäll 0 Klafter; mittlere Steigung 1 : 197; hiebei ſtärkſte Steigung 1 : 100 auf 470 Klafter Länge.
2. Abtheilung, von Kerſchbaum bis Linz, 33,894 Klafter Länge, Steigung 50,2 Klafter; Gefäll 292,4 Klafter. Mittleres Gefäll 1 : 127 auf 11,896 Klafter und 1 : 80 auf 15,874 Klafter; hierunter das ſtärkſte Gefäll von 1 : 46 auf 4612 Klafter Länge. Mittlere Steigung 1 : 122 auf 6124 Klafter; hierbei die ſtärkſte Steigung 1 : 70 auf 540 Klafter.
3. Abtheilung, von Linz bis Gmunden 35,820 Klafter Länge; Gefäll 26,6 Klafter, Steigung 116 Klafter. Mittlere Steigung 1 : 48 auf 1272 Klafter, und mittleres Gefäll 1 : 298 auf 34,548 Klafter Länge. Hiervon beträgt die ſtärkſte Steigung 1 : 20 auf 455 Klafter Länge.

Horizontale Strecken ſind in allen drei Abtheilungen 29 vorhanden, welche zuſammen 12,310 Klafter betragen.

Als Bauwerke ſind erwähnenswerth: In der Nähe des budweiſer Bahnhofes ein 1500 Klafter langer und 5 Klafter hoher Damm; zwiſchen Holkau und Angern der 900 Klafter lange und 5½ Klafter hohe zwickauer Damm. Auf der Bahnſtrecke zwiſchen Angern und Kerſchbaum erreichen die Dammſchüttungen eine Höhe von 30—60 Fuß, und die Durchgrabungen, worunter jene bei Zartelsdorf die namhafteſte iſt, ſind von beträchtlicher Tiefe; die eben genannte beſonders, welche in Felſen gehauen iſt, ſtellt ſich 27 Fuß tief dar. Von Kerſchbaum an bis Linz trägt die Eiſenbahn in der Führung einen ganz verſchiedenen Charakter, gegen die frühere Strecke von Budweis bis Kerſchbaum. Dort iſt ſie nämlich größtentheils auf Dämmen geführt; von hier ab zieht ſich die Trace, größtentheils den Abhängen der Berge abgewonnen, längs dieſen Abhängen hin, und machte manchmal große Einſchnitte nöthig.

Die Bahn steht bis jetzt noch mit keiner andern in Verbindung und hat nur ein Geleis. Indeß hat sich in neuester Zeit ein Verein gebildet, welcher eine Kohlenbahn von Budweis bis Pilsen bauen will. Diese würde ungefähr 26 Meilen lang werden und ist zu ungefähr 3¼ Mill. fl. berechnet. Hierzu ist die kaiserliche Genehmigung bereits ertheilt worden. — Auf der budweis-linzer Bahn befinden sich auf allen Stationen Ausweichungen, und außerdem noch drei, wo sich die Wagenzüge zu begegnen haben. Auf der gmundener Bahn befinden sich alle 1500 Klafter eine Ausweichung mit Doppelbahnparzellen. — Die Spurweite beträgt 3 Fuß 6 Zoll, und das Gewicht der Schienen 4½ ℔ per lauf. Fuß. Die Construction der Bahn besteht aus 6zölligen Langschwellen, welche von Klafter zu Klafter durch Querschwellen unterstützt und verbunden sind; letztere sind durch Steingestück fundamentirt. Die Langschwellen sind mit 9 Fuß langen, 2¼ Zoll breiten und ½ Zoll starken schmiedeisernen Schienen benagelt. In den Städten Budweis, Linz, Wels und Gmunden besteht das Geleis aus gußeisernen Schienen, welche auf Quadern befestigt sind, und ist ganz eingepflastert. An der ganzen Bahn befinden sich 18 Stationsplätze und 67 Bahnwarthäuser, von denen jedes für eine Familie eingerichtet ist. — Die Betriebsmittel bestehen in 762 Transportwagen, 58 Personenwagen I. Classe und 11 Personenwagen II. Classe.

Der Bau der Bahn von Budweis bis Linz wurde in dem Zeitraum von 1825 bis 1832 ausgeführt, erforderte 320,000 Cubikklafter Erdarbeiten, 42,100 Cubikklafter trockene und 7500 Cubikklafter nasse Steinmauern, 965 Canäle und Brücken, zusammen einen Aufwand von 1,654,322 fl. C.-M. Die Bahn wird seit 1. August 1832 in ihrer ganzen Länge ununterbrochen zum Transport des Salzes und aller Arten Güter benützt, sie ist einfach, mit Ausweichplätzen versehen und besteht aus hölzernen, mit schmiedeisernen Schienen benagelten Geleisen. Die Bahn-Trace geht von Budweis bis Leſt, ⅔ der Länge in der Richtung nach dem 3½ Meilen unterhalb Linz liegenden Markte Mauthausen; nach Vollendung dieser Bahnstrecke war man, der eingetretenen veränderten Commerz-Verhältnisse und der projectirten Fortsetzung der Bahn nach Gmunden wegen genöthigt, quer über Thäler und Berge den Weg nach Linz zu nehmen, was nur durch eine minder vollkommene Trace erreicht werden konnte.

Der Bau der linz-gmundener Eisenbahn wurde in den Jahren 1834 und 1835 ausgeführt und erforderte einen Capital-Aufwand von 649,800 fl. C.-M., wobei die Kosten der ⅓ Meilen langen Seitenbahn zur Donau nach Zitzlau und der sämmtlichen Gebäude und Wagen mit begriffen sind. Die Bahn ist einfach, auf ⅓ ihrer Länge mit Ausweichplätzen versehen, und hat dieselbe Construction von hölzernen Unterlagen mit schmiedeisernen Schienen benagelt, wie die budweiser Bahn. Die Förderung geschieht durch Pferde, und der Transport besteht hauptsächlich in Salz, trieſter Gütern, Getreide und Personen. Die Bahn wurde im Frühjahr 1836 eröffnet.

Zur Deckung der Baukosten wurden folgende Summen beigebracht:

| | | | |
|---|---|---|---|
| a) | 3783 | Stamm-Actien à 200 fl. C.-M. . . . | 756,600 fl. |
| b) | 9000 | Actien à 200 fl. (verkauft zu 50 fl.). . | 450,000 „ |
| c) | | Im Jahre 1829 eine Anleihe zu 5 %, welche in jährlichen Raten zu 12,000 fl. zurückgezahlt werden soll . . . . . | 400,000 „ |
| d) | 400 | Actien à 200 fl. vorstehenden Darleihern gratis . . . . . | |
| e) | | Im Jahr 1836 eine Anleihe zu 5 % von | 650,000 „ |
| f) | 1817 | Actien à 200 fl. (verkauft zu 110 fl.) . | 199,870 „ |
| g) | | Im Jahr 1842 eine Anleihe zu 5 % von welche in jährlichen Raten von 15,000 fl. zurückbezahlt werden soll. | 50,000 „ |
| | 15,000 | Actien à 200 fl. und 1,100,000 Anleihe (Verlust an den Actien 1,593,530 fl. C.-M.) | 2,506,470 fl. |

## Finanzverhältnisse.

Das Vermögen der Gesellschaft belief sich demnach am 1. Januar 1845 auf 15,000 Actien à 200 fl. C.-M. Nominalwerth 3,000,000 fl.

Hierauf haften folgende Schulden:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 650,000 fl. | C.-M. | Anleihe vom Jahre 1836 (welche bis 1. Januar 1846 zurückbezahlt wird.) | 650,000 fl. |
| 400,000 „ | „ | nach Abzug von 14 Ratenzahlungen à 12,000 fl. . . . . | 232,000 „ |
| 50,000 „ | „ | nach Abzug von 3 Ratenzahlungen à 15,000 fl. . . . . | 5,000 „ |
| | | Rest der Anleihen C.-M. | 887,000 fl. |

Von obigen Summen wurden c, e und g mit 5 % verzinst, alle andern Actien erhielten Dividenden; und zwar im Jahr 1841: 3¾ %, 1842: 3⅛ %, 1843 4¼ %, 1844: 3 ⅘ %.

In der Generalversammlung vom 18. Februar 1845 wurde der Beschluß gefaßt, die am 1. Januar 1846 fällig werdende Schuld in ein Actien-Capital umzuwandeln. Zu diesem Zweck sollen auf jede der 15,000 Stück Eisenbahn-Actien 50 fl. C.-M., mithin zusammen 750,000 fl. Capital eingezahlt werden. Diese Summe wird die Anleihe von 650,000 fl. und den Rest von 5000 fl., ferner 19,762 fl. Bauschulden tilgen und zur Vermehrung der Betriebsmittel und des Reservefonds dienen. — Der Nominalwerth der Actien wird hiernach auf 250 fl. C.-M. gestellt, und den Actien werden am 1. Januar 1846 Couponsbögen für 3 % Zinsen beigegeben.

Die Förderung auf der Bahn geschieht nur durch Pferdekraft und ist verpachtet. Ein Pferd zieht 70 wiener Centner reine Ladung in ungefähr 40 Minuten die Meile, und macht täglich 6 Meilen. — Der Hauptverkehr besteht in Salz-, Güter- und Personentransport. — Die Personen-

züge gehen zwischen Budweis und Linz täglich Morgens 5 Uhr von jedem Endpunkt. Die Dauer der Fahrt mit Aufenthalt ist 14 Stunden. Außerdem von Linz nach Leſt täglich 3 Uhr Nachmittags, und von Leſt nach Linz um 7 Uhr Morgens. Zwiſchen Linz und Gmunden täglich 2 Mal in jeder Richtung; die Dauer der Fahrt iſt 5½ Stunden. — Zwiſchen Linz und Lambach 4 Mal täglich.

Tarif für den Perſonentransport, Diſtanzen und Fahrzeit.

| Stationen. | Entfernung in Meil. | Dauer der Fahrt. | Preiſe der Plätze. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Separatw. für 4 Personen. | 1. Perſ. im Stellw. | | |
| | | | | I. Claſſe. | II. Claſſe. | III. Claſſe |
| | | St. M. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. |
| Von Budweis n. Holkau . . | 2½ | 2. 15 | — — | — 30 | — 20 | — — |
| „ „ „ Angern . . | 5⅜ | 4. 45 | — — | 1 — | — 40 | — — |
| „ „ „ Kerſchbaum | 8⅜ | 7. 15 | — — | 1. 30 | 1 — | — — |
| „ „ „ Leſt . . . . | 11⅜ | 9. 45 | — — | 2 — | 1. 20 | — — |
| „ „ „ Oberndorf | 14⅛ | 11. 45 | — — | 2. 30 | 1. 40 | — — |
| „ „ „ Urfar (Linz) | 16⅞ | 13. 50 | — — | 3 — | 2 — | — — |
| „ Leſt nach Oberndorf. . | 2¾ | 2 — | — — | — — | — — | — 12 |
| „ „ „ Linz . . . . . | 5½ | 4 — | — — | — — | — — | — 24 |
| „ Linz „ Oberndorf . | 2¾ | 2 — | — — | — — | — — | — 12 |
| „ „ „ Weitersbau . | 3¼ | 2. 35 | — — | — — | — — | — 15 |
| „ „ „ Neubau . . . | 2¼₀ | 1. 15 | 1. 30 | — 15 | — 10 | — — |
| „ „ „ Wels . . . . | 3⅞ | 2. 30 | 3 — | — 30 | — 20 | — — |
| „ „ „ Lambach. . . | 5⅞ | 3. 45 | 4. 30 | — 45 | — 30 | — — |
| „ „ „ Gmunden . . | 9⅛ | 5. 30 | 7 — | 1. 20 | — 50 | — — |

Kinder unter 10 Jahren zahlen die halbe Gebühr. Ein Separatwagen iſt für 4 Perſonen beſtimmt; jede weitere Perſon zahlt I. Claſſe. Die Reiſenden haben ſich mit polizeilichen Paſſirſcheinen zu verſehen. Jeder Reiſende hat auf der gmunder Bahn I. Claſſe 20 ℔, II. Claſſe 10 ℔ Gepäck frei: und auf der budweiſer Bahn I. und II. Claſſe 20 ℔, und III. Claſſe 10 ℔. Das Uebergewicht wird pro 10 ℔ auf der erſten Bahn mit 15 kr. und auf der zweiten mit 10 kr. bezahlt.

Reiſewagen werden zu folgender Taxe befördert:
Von Linz nach Budweis 2 Spän. 15 fl., 3 Sp. 18 fl., 4 Sp. 20 fl.
„ „ „ Gmund. 2 „ 8 „ 3 „ 11 „ 4 „ 14 „
Reiſende im eigenen Wagen zahlen I. Claſſe.

**Tarif für den Transport von Waaren und Produkten.**

| Frachttaxe in Kreuzern pro Sporco Ctr. von und nach | Budweis. | | | Linz oder Zizlau. | | | Wels. | | | Lambach. | | | Gmunden. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Getreide, Mehl. | 1 Eimer Wein. | Waaren. | Getreide, Mehl. | 1 Eimer Wein. | Waaren. | Getreide, Mehl. | 1 Eimer Wein. | Waaren. | Getreide, Mehl. | 1 Eimer Wein. | Waaren. | Getreide, Mehl. | 1 Eimer Wein. | Waaren. |
| Budweis . . | — | — | — | 12 | — | 16 | 17 | — | 22 | 19 | — | 25 | 20 | — | 29 |
| Linz . . . . | 24 | 32 | 30 | — | — | — | 5 | 8 | 6 | 7 | 10 | 9 | 8 | 15 | 13 |
| Zizlau . . . | 27 | 36 | 33 | — | — | — | 5 | 8 | 6 | 7 | 10 | 9 | 8 | 15 | 13 |
| Wels . . . . | 30 | — | 37 | 6 | — | 7 | — | — | — | 3 | — | 4 | 6 | — | 9 |
| Lambach . . | 32 | — | 39 | 8 | — | 9 | 3 | — | 4 | — | — | — | 4 | — | 6 |
| Gmunden . | — | — | 44 | — | — | 14 | — | — | 8 | — | — | 6 | — | — | — |

Colli unter 10 Ctr werden für volle 10 Ctr gerechnet.

**Die Frequenz auf beiden Bahnen seit 1834 war:**

| Jahr. | Budweis = Linz. | | Linz = Gmunden. | | Beide Bahnen. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Personen. | Güter. | Personen. | Güter. | Personen. | Güter. |
| | | Ctr | | Ctr | | Ctr |
| 1834 | 2,379 | 298,448 | — | — | 2,379 | 298,448 |
| 1835 | 2,893 | 406,000 | — | — | 2,893 | 406,000 |
| 1836 | 3,968 | 458,000 | 74,759 | — | 78,727 | 458,000 |
| 1837 | 3,887 | 488,788 | 77,905 | 546,888 | 81,792 | 1,035,676 |
| 1838 | 9,195 | 443,064 | 90,353 | 642,697 | 99,548 | 1,085,761 |
| 1839 | 10,479 | 524,501 | 103,713 | 683,500 | 114,192 | 1,208,001 |
| 1840 | 10,784 | 625,000 | 113,672 | 733,000 | 124,456 | 1,358,000 |
| 1841 | 12,613 | 588,652 | 109,660 | 794,493 | 122,273 | 1,383,145 |
| 1842 | 14,275 | 554,911 | 121,155 | 717,201 | 135,430 | 1,272,112 |
| 1843 | 14,773 | 701,402 | 132,118 | 839,460 | 146,891 | 1,540,862 |
| 1844 | 15,158 | 669,330 | 133,977 | 884,753 | 149,135 | 1,554,083 |

Im Jahr 1844 wurden ferner befördert: I. Budweis = Linz 2502 Klafter Holz und 308 Ladungen Fische. Die Gesammteinnahme brachte 273,655 fl. C.-M. — II. Linz = Gmunden: 3556 Klafter Holz. Die Gesammteinnahmen machten 231,800 fl. C.-M. — Der reine Ertrag beider Bahnen für 1844 besteht in 114,034 fl. C.-M. Außerdem ist noch ein Betriebsfonds von 30,000 fl. vorhanden.

# 29. Kaiser-Ferdinand's-Nordbahn.

(Wien-Stockerau-Brünn-Olmütz-Leipnick.)

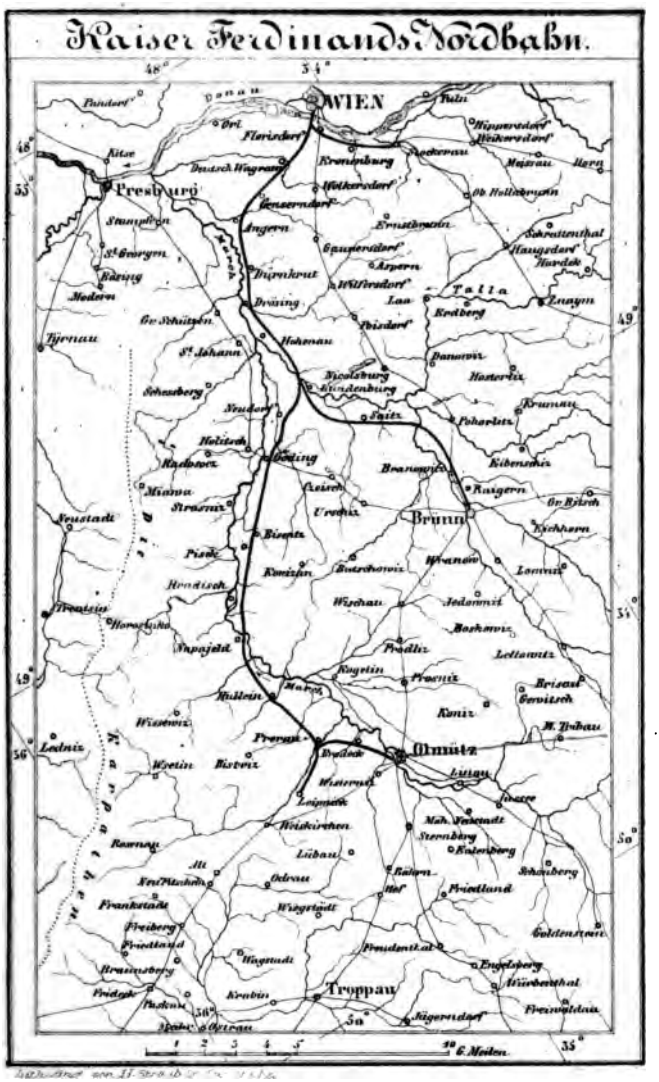
Mit Zugskarte.

Die erste Anregung für die Anlage einer Eisenbahnverbindung zwischen Wien und den nördlichen Provinzen der österreichischen Monarchie geschah durch den k. k. Professor, Herrn Riepl. Zeitereignisse hinderten jedoch ein rasches Vorschreiten zur Ausführung dieser Idee, und erst am 19. März 1836 wurde dem Wechselhause des Baron von Rothschild ein Privilegium auf die Errichtung einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia, mit Seitenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz, Biala, Divory und Wieliczka, auf 50 Jahre, mit dem Rechte der Expropriation, unter der Bedingung ertheilt, daß die erste Meile dieser Bahn in zwei, die ganze Bahn aber binnen zehn Jahren vollendet werde. (Dieser Termin ist jedoch neuerdings bis zum Jahre 1856 ausgedehnt worden.) Nach Ablauf des 50jährigen Termins ist die Verlängerung zugesichert, jedenfalls gehört die Bahn sammt Fundus instructus der Gesellschaft; nur der Stockerauer Flügel von 3 Meilen Länge fällt nach 50 Jahren mit Ausnahme des Fundus instructus dem Staate anheim, wenn er sich inzwischen verzinset und die Baukosten gedeckt hat.

In dem hierauf veröffentlichten Programme zur Einladung auf Subscription hieß es: die Bahn gehe auf einem günstigen, nur von zwei nicht sehr bedeutenden Stromscheiden zwischen Donau und Oder, so wie Oder und Weichsel, durchkreuzten Terrain. Die 60 Meilen lange Bahn bis Bochnia war die Meile zu 200,000 fl., also zu 12 Millionen Gulden, und mit den ungefähr 20 Meilen Flügelbahnen, zusammen beiläufig 80 Meilen, auf 14 Millionen Gulden C.-M. veranschlagt. Hiernach sollte jedoch amerikanische Bauart, mit Geleise von Flachschienen auf Holz, in Anwendung kommen.

Der dritten Generalversammlung im October 1836 wurden ausführliche Projecte über einen Theil der Bahn vorgelegt; auch entschied dieselbe für die Uebertragung des Privilegiumsrechts des Herrn von Rothschild an die Gesellschaft, worauf dann die Allerhöchste Genehmigung der Gesellschafts-Statuten vom 4. November 1836 erfolgte.

Die Zugsrichtung der Bahn mit ihren Zweigbahnen wurde hierauf wie folgt festgestellt: Die Bahn beginnt im Prater bei Wien, und zieht sich über Florisdorf, Wagram und Gänserndorf nach Lundenburg, von wo ab eine Seitenbahn nach Brünn führt, während die Hauptbahn weiterhin Hradisch, Napajedl, Hullein und Prerau berührt. Dort geht in nordwestlicher Richtung die Flügelbahn nach Olmütz ab, während die Hauptbahn nordöstlich über Leipnick, Weißkirchen und Mährisch-Ostrau führen wird. Durch die Fortführung der Bahn nach Oderberg erleidet die Trace von Leipnik nach Ostrau keine andere Abänderung, als daß der erste Stationsplatz näher an Weiskirchen angelegt, und die Bahn, statt


Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
WIEN
Presburg
Brünn
Olmütz
Troppau
Krems
Znaym
Iglau
Tabor
Budweis
Prag
Leitmeritz
Leipnik
Hotzenplotz
Neutitschein
Freudenthal
Freiwaldau
Jägerndorf
Troppau
Hradisch
Prerau
Wischau
Austerlitz
Brünn
Nikolsburg
Feldsberg
Laa
Hollabrunn
Stockerau
Kreuzenstein
Tulln
Klosterneuburg
Heiligenstadt
Deutsch Wagram
Stammersdorf
Ernstbrunn
Gaunersdorf
Wilfersdorf
Poisdorf
Hohenau
Bisenz
Kojetein
Wsetin
Bistritz
Rosenau
Mährisch Neustadt
Mährisch Trübau
Zwittau
Müglitz
Littau
Prossnitz
Kremsier
Kojetein
Ungarisch Hradisch
Strassnitz
Holitsch
Göding
Lundenburg
Gänserndorf
Angern
Drösing
Marchegg
Pressburg
Schönberg
Tyrnau
Modern
Fischamend
Schwechat
Simmering
Inzersdorf
Floridsdorf
Nussdorf
Hietzing
Penzing
Döbling
Währing
Hernals
Ottakring
Fünfhaus
Mariahilf
Leopoldstadt
Landstrasse
Wieden
Margarethen
Simmering
Meidling
Hundsthurm
Gumpendorf
Schönbrunn
Hietzing
Penzing
Fünfhaus
Sechshaus
Ottakring
Hernals
Währing
Döbling
Leopoldstadt
Landstrasse
Wieden
Margarethen
Mariahilf
Neubau
Josephstadt
Alsergrund
Donau
March
Thaya
Iglawa
Sazawa
Elbe
Moldau
Beraun
Eger
Adler
Oder
Mies
Radbusa
Miesa
Pisek
Tabor
Budweis
Krumau
Neuhaus
Iglau
Znaym
Nikolsburg
Feldsberg
Laa
Hollabrunn
Stockerau
Kreuzenstein
Tulln
Klosterneuburg
Heiligenstadt
Deutsch Wagram
Stammersdorf
Ernstbrunn
Gaunersdorf
Wilfersdorf
Poisdorf
Hohenau
Bisenz
Kojetein
Wsetin
Bistritz
Rosenau
Mährisch Neustadt
Mährisch Trübau
Zwittau
Müglitz
Littau
Prossnitz
Kremsier
Kojetein
Ungarisch Hradisch
Strassnitz
Holitsch
Göding
Lundenburg
Gänserndorf
Angern
Drösing
Marchegg
Pressburg
Schönberg
Tyrnau
Modern
Fischamend
Schwechat
Simmering
Inzersdorf
Floridsdorf
Nussdorf
Hietzing
Penzing
Döbling
Währing
Hernals
Ottakring
Fünfhaus
Mariahilf
Leopoldstadt
Landstrasse
Wieden
Margarethen
Simmering
Meidling
Hundsthurm
Gumpendorf
Schönbrunn
Hietzing
Penzing
Fünfhaus
Sechshaus
Ottakring
Hernals
Währing
Döbling
Leopoldstadt
Landstrasse
Wieden
Margarethen
Mariahilf
Neubau
Josephstadt
Alsergrund
Donau
March
Thaya
Iglawa
Sazawa
Elbe
Moldau
Beraun
Eger
Adler
Oder
Mies
Radbusa
Miesa
Pisek
Tabor
Budweis
Krumau
Neuhaus
Iglau
Znaym
1 2 3 4 5
10 G. Meilen

an Oberberg vorbei, an diesem Orte enden wird, um sich dort mit der preußischen Bahn zu vereinigen. Von Ostrau trennt sich die Tropauer Flügelbahn nordöstlich; die fernere Bestimmung der Hauptbahn ist Freistadt, Oswieczim, Podgorze, Cracau und Bochnia. Eine von Wien westlich abgehende Seitenbahn nach Stockerau bildet das erste Glied einer Eisenbahnverbindung mit Bayern über Linz. Ferner ist die Aussicht gestellt, daß von Brünn und Ollmütz nach Prag und Dresden, von Oswieczim nach Breslau und Warschau, und von Gänserndorf nach Pressburg und Pest Eisenbahnen in Verbindung treten werden. Hiervon wird die Bahn von Olmütz nach Prag bereits gebaut und ihre Eröffnung ist zum Monat August 1845 festgestellt.

Distanzen.

I. Hauptbahn.

| | Ml. | Klftr |
|---|---|---|
| Wien bis Florisdorf . . . . | — | 2343 |
| Florisdorf bis Wagram . . | 1. | 2920 |
| Wagram bis Gänserndorf. | 1. | 2765 |
| Gänserndorf bis Angern . | 1. | 591 |
| Angern bis Dürnkrut . . . | 1. | 1290 |
| Dürnkrut bis Hohenau . . | 1. | 3867 |
| Hohenau bis Lundenburg . | 2. | 1744 |
| Lundenburg bis Neudorf. . | 1. | 2682 |
| Neudorf bis Göding . . . . | 1. | 1134 |
| Göding bis Bisenz . . . . | 2. | 2525 |
| Bisenz bis Hradisch . . . . | 1. | 3250 |
| Hradisch bis Napajeld . . . | 1. | 2150 |
| Napajeld bis Hullein . . . | 2. | 1800 |
| Hullein bis Prerau . . . . | 1. | 3950 |
| Prerau bis Leipnick . . . . | 2 | — |
| = | 26. | 1011. |

II. Stockerauer Flügelbahn.

| | Ml. | Klftr. |
|---|---|---|
| Wien bis Florisdorf. . . . | — | 2343 |
| Florisdorf bis Kronenburg | 1. | 2103 |
| Kronenburg bis Stockerau | 1. | 1212 |
| = | 3. | 1658. |

III. Brünner Flügelbahn.

| | | |
|---|---|---|
| Lundenburg bis Saiz . . . | 2. | 2040 |
| Saiz bis Branowitz . . . . | 2. | 240 |
| Branowitz bis Raigern . . | 1. | 3310 |
| Raigern bis Brünn . . . . | 1. | 2160 |
| = | 7. | 3750. |

IV. Olmützer Flügelbahn.

| | | |
|---|---|---|
| Prerau bis Brodeck . . . . | 1. | 950 |
| Brodeck bis Olmütz . . . . | 1. | 3150 |
| = | 3. | 100. |

Länge sämmtlicher Bahnen 40 Meilen 2519 Klafter = 69,36 Wegstunden = 41,62 geogr. Meilen.

Ferner wurde die 37,950 Klafter oder $9\frac{1}{2}$ Meilen lange Strecke von Leipnick bis Mährisch-Ostrau in Angriff genommen, und die 41,422 Klafter oder $10\frac{3}{8}$ Meilen lange Abtheilung von Mährisch-Ostrau bis Oswieczim definitiv festgesetzt.

Die Steigungsverhältnisse sind im Ganzen günstig zu nennen. Die stärkste Steigung beträgt 1 : 300, und die längste Strecke, worauf eine solche stattfindet, ist $\frac{3}{4}$ Meilen; geneigte Ebenen mit stehenden Maschinen kommen nicht vor. Auf der Strecke von Prerau nach Oswieczim kommen, bei Ueberschreitung der beiden Hauptwasserscheiden zwischen der March und Oder, und zwischen der Oder und Weichsel, die bedeutendsten Schwierigkeiten vor. Jedoch haben genaue Ermittelungen ergeben, daß beide mit einer Steigung von 1 : 300 überstiegen werden können. — Die Städte Prerau und Mährisch-Ostrau liegen fast in gleicher Höhe; dagegen erhebt

ſich die Waſſerſcheide bei Weiskirchen um 306 Fuß über beide Punkte und liegt nur 16,850 Klafter von Prerau entfernt. Dieſer Uebergang iſt jedoch ohne Tunnel, durch einen Einſchnitt von 21 Fuß Tiefe und 400 Klafter Länge bewerkſtelligt worden. — Die Waſſerſcheide zwiſchen der Oder und Weichſel befindet ſich bei Pruchna, und iſt 183 Fuß höher als Mähriſch-Oſtrau, und 105 Fuß höher als Babice bei Oswiecim. — Zur beſſeren Ueberſicht der Steigungsverhältniſſe auf der Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn folgt hier das

### Nivellement der wien-brünner Eiſenbahn.

Der Bahnhof bei Wien liegt auf einem 14 Fuß hohen Damme und horizontal.

| Länge in Klafter. | Neigung. | Orte. |
|---|---|---|
| | | Bahnh. z. Wien. |
| 221 „ | 1 : 5312 | Fl. Kaiſerw.-B. |
| 413 „ | 1 : 3013 | St. |
| 1040 „ | 1 : 2220 | „ |
| 226 „ | 1 : ∞ | Donau-B. |
| 306 „ | 1 : 1180 | „ Floridsdorf. |
| 138 „ | 1 : 1119 | „ |
| 1480 „ | 1 : 710 | Fl. |
| 1600 „ | 1 : 2400 | „ |
| 800 „ | 1 : 1528 | „ |
| 2800 „ | 1 : ∞ | |
| 1800 „ | 1 : 989 | St. Wagram. |
| 2000 „ | 1 : 6972 | „ |
| 1492 „ | 1 : 2275 | „ |
| 3040 „ | 1 : 500 | Fl. |
| 2500 „ | 1 : ∞ | |
| 704 „ | 1 : 651 | „ |
| 120 „ | 1 : 2473 | „ Angern. |
| 605 „ | 1 : 568 | „ |
| 2697 „ | 1 : 2706 | „ |
| 678 „ | 1 : 2196 | St. |
| 654 „ | 1 : 2837 | „ |
| 556 „ | 1 : 1245 | Fl. |
| 600 „ | 1 : ∞ | |
| 320 „ | 1 : 1332 | St. |
| 943 „ | 1 : 500 | „ |
| 497 „ | 1 : 500 | Fl. |
| 1080 „ | 1 : 1280 | St. |
| 668 „ | 1 : 600 | „ |
| 3800 „ | 1 : ∞ | |
| 4584 „ | 1 : 600 | St. |
| 1820 „ | 1 : ∞ | |
| 2100 „ | 1 : 500 | Fl. |
| 42,282 Klafter | Transport. | |

| Länge in Klafter. | Neigung. | Orte. |
|---|---|---|
| 42,282 Klafter | Transport. | |
| 1300 „ | 1 : ∞ | Lundenburg. |
| 1150 „ | 1 : 1931 | St. |
| 1100 „ | 1 : ∞ | |
| 1550 „ | 1 : 1095 | „ |
| 2450 „ | 1 : ∞ | |
| 800 „ | 1 : 400 | „ |
| 650 „ | 1 : 500 | „ |
| 1400 „ | 1 : 350 | „ |
| 700 „ | 1 : 500 | „ |
| 300 „ | 1 : ∞ | |
| 1950 „ | 1 : 500 | Fl. |
| 1200 „ | 1 : ∞ | |
| 2050 „ | 1 : 500 | St. |
| 900 „ | 1 : ∞ | |
| 1550 „ | 1 : 500 | Fl. |
| 200 „ | 1 : ∞ | |
| 2200 „ | 1 : 380 | St. Branowitz. |
| 1250 „ | 1 : ∞ | |
| 2650 „ | 1 : 450 | „ |
| 600 „ | 1 : 1500 | Fl. |
| 1150 „ | 1 : ∞ | Raigern. |
| 200 „ | 1 : 600 | „ |
| 250 „ | 1 : ∞ | |
| 2400 „ | 1 : 500 | „ |
| 1250 „ | 1 : ∞ | |
| 900 „ | 1 : 600 | Fl. |
| 50 „ | 1 : ∞ | |
| 800 „ | 1 : 500 | St. |
| 100 „ | 1 : 1000 | „ Brünn. |

75,332 Klafter = 142,874 Meter = 32,15 Wegſtunden = 19,29 deutſche Meilen.

Die Curven haben im Allgemeinen sehr große Radien; die Mehrzahl hat deren von 250 Klafter oder 1560 Fuß. Die stärkste Curve befindet sich vor dem brünner Bahnhofe; ihr Halbmesser beträgt 95 Klafter oder 570 Fuß.

Ueber die Art des Bahnbaues und der bedeutenden Bauwerke folgen hier einige Notizen. — Die Grundfläche ist zwar durchgehends zu einem Damme für zwei Geleise angekauft, aber nur von Wien bis Gänserndorf ist der Damm für 2 Geleise gebaut, und von hier ist derselbe vorläufig nur für 1 Geleise 14 Fuß breit ausgeführt worden. Die Dammarbeiten sind im Ganzen nicht bedeutend; der größte Damm ist der durch den Rakowitzer Teich von 2900 Klaftern Länge und 27 Fuß größter Höhe. Die Kronenbreite dieses Dammes ist ebenfalls nur 14 Fuß, und der darauf folgende Einschnitt gehört zu den größten dieser Bahn, indem er 2200 Klafter lang ist und an der tiefsten Stelle 28 Fuß mißt. — Die Bahn besitzt im Ganzen 596 Klafter oder 3576 Fuß hölzerne Brücken; 80 Klafter oder 480 Fuß Holzbrücken mit Steinpfeilern, 116 Durchlässe und 21 Brücken mit gemauerten Bogen, 3 Viaducte, von zusammen 390 Klaftern oder 2340 Fuß Länge, mit 89 Bogen, und 198 Straßenübergänge. — Von den Brücken sind die bedeutendsten: Die Brücke über die Donau zwischen Wien und Florisdorf, welche ganz von Holz 3 $^3/_8$ Klafter breit und 226 Klafter lang ist, hat 22 Mittel- und 2 Landjoche. Die Höhe über dem tiefsten Punkte des Flußbettes ist 6 Klafter und über dem gewöhnlichen Wasserspiegel 2 Klafter. In der Mitte kann ein Brückenfeld um 10 Fuß gehoben werden, um die Dampfschiffe, jedoch mit umgelegtem Camine, durchpassiren zu lassen. Ihre Baukosten haben 114,671 fl. betragen. Im Frühjahre 1845 ist dieselbe durch Hochgewässer sehr bedeutend beschädigt und ein Brückenjoch weggerissen worden, so daß dieselbe ganz neu hergestellt werden mußte. — Vor Brünn wurde über die Schwarzawa eine steinerne Brücke aus 5 Bogen erbaut, welche 12 Fuß breit, 221 Fuß lang und 30 Fuß hoch ist. Von dieser Brücke bis zur wiener Poststraße führt ein Viaduct von 72 steinernen Bogen, jeder von 4 Klaftern lichter Weite; er ist zusammen 269 $^1/_2$ Klafter oder 1617 Fuß lang, zwischen den Stirnmauern 15 Fuß und zwischen den Brüstungen 12 Fuß breit, und liegt in einem Bogen von 800 Klaftern Radius. — Bemerkenswerth sind ferner die Brückenbauten über den Thaya, welche auf Verlangen der dortigen Gemeinden mit 2124 Fuß lichter Weite erbaut werden mußten, obgleich das Flußbett nur höchstens 300 Fuß breit ist. — Durch den Ort Raigern führt die Eisenbahn über einen 42 Klafter langen Viaduct, welcher 13 steinerne Bögen hat. Die Höhe ist 24 Fuß und die Oeffnungen über den Gassen sind 18 Fuß hoch.

Der Oberbau war im ursprünglichen Kostenüberschlage theilweise nach amerikanischem System mit Flachschienen berechnet; man fand jedoch später zweckmäßiger, denselben auf belgische Art zu construiren, und Stuhlschienen in Anwendung zu bringen. Diese ruhen von 4 zu 4 Fuß auf Querschwellen, welche durch eine 10 Zoll starke Schotterlage fundamentirt sind. Die Bahn hat, mit Ausnahme der 4 Meilen langen Strecke von Wien bis Gänserndorf, nur ein Geleise, jedoch auf allen

Hradisch 8 Meilen, 26. Juli 1841 Florisdorf bis Stockerau 3 Meilen, 1. Sept. 1841 Hradisch bis Prerau 6 Meilen, 17. October 1841 Prerau bis Olmütz 3 Meilen, und am 15. August 1842 von Prerau bis Leipnick 2 Meilen, zusammen 42 österreich. Meilen.

Im Monate August 1845 wird die nördliche Staatsbahn zwischen Olmütz und Prag vollendet seyn; die Gesellschaft der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn hat den Betrieb auf derselben auf 5 Jahre vom Tage der Eröffnung in Pacht übernommen.

Im Sommer werden täglich folgende Fahrten in jeder Richtung gemacht: Zwischen Wien und Leipnick 2 Personen- und 1 Güterzug; ebenso zwischen Lundenburg und Brünn, und zwischen Prerau und Olmütz. Ferner zwischen Wien und Lundenburg noch 1 Güterzug und zwischen Wien und Stockerau 6 Personenzüge. — Die Förderung geschieht nur durch Dampfkraft mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 4 Meilen per Stunde.

### Bemerkungen zu nachstehenden Tarifen.

Für die Fahrten von Brünn nach Olmütz, Leipnick oder Prerau, sind die Preise für Reisende mit polizeilichen Ausweisen ermäßigt zu: 6 fl. I. Classe, 4 fl. II. Classe, 2 fl. III. Classe und zwischen Olmütz und Leipnick I. Classe 1 fl. 30 kr., II. Classe 1 fl., III. Classe 36 kr. Reisende, welche mit dem Frachtentrain fahren, zahlen in den drei ersten Classen um eine Classe niedriger. Kinder bis zu 2 Jahren sind frei, und die von 2 bis zu 10 Jahren zahlen die Hälfte der Taxe. — Jeder Reisende hat 40 ℔ Gepäck frei; für Uebergewicht wird pro Meile bezahlt: 1 bis 20 ℔ 1 kr., 21 bis 40 ℔ 2 kr., 41 bis 60 ℔ 3 kr., 61 bis 80 ℔ 4 kr., 81 bis 100 ℔ 5 kr. u. s. w. Für Eilgut, welches mit den Personenzügen befördert wird, findet dieselbe Taxe, wie beim Uebergewicht, Statt. Equipagen werden nach 4 Classen befördert, und die Gebühr pro Meile ist: I. Classe 1 fl., II. Classe 1 fl. 15 kr., III. Classe 1 fl. 30 kr., IV. Classe 2 fl. — Für den Pferdetransport wird pro Meile bezahlt: 1 zu 45 kr., 2 zu 1 fl. 15 kr., 3 zu 1 fl. 30 kr. Beim Transport der Hunde ist die mindeste Taxe 10 kr., sonst 3 kr. per Meile. — Frachtgüter werden nach 2 Classen befördert; zur ersten gehören rohe Stoffe, als Baumaterialien, Farbhölzer, Brennholz, Gemüse, Früchte, Getreide, Brod, Butter, Wein, Bier, Branntwein, Salz und Producte verschiedener Art; die Taxe ist pro wiener Sporco-Centner in der kleinsten Entfernung 3 kr., auf der ganzen Bahn 36 kr., sonst $1\frac{1}{4}$ kr. per Meile. — II. Classe: werthvollere Gegenstände, verarbeitete Stoffe in Emballagen per Centner und Meile $1\frac{1}{2}$ kr., also 4 bis 42 kr. auf der ganzen Bahn. Voluminöse Gegenstände zahlen den doppelten Preis der ersten Classe, und zerbrechliche und gefährliche Gegenstände, als Terpentin, Schießpulver u. s. w. den doppelten Preis der zweiten Classe. — Viehtransport findet nach dem Gewicht zum Preise der ersten Frachtclasse Statt und wird gerechnet: 1 Pferd zu 12 ℭ, 1 Ochs zu 15 ℭ, 1 Kuh 6 ℭ, Kälber zu 3 und 1 ℭ, 1 gemästetes Schwein 2 ℭ, 1 ungemästetes Schwein 1 ℭ, 1 Hammel 1 ℭ u. s. w. — Equipagen und Güterwagen zahlen II. Classe. — Auf einen Transportwagen dürfen nur 60 ℭ geladen werden.

Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit mit Einschluß des Aufenthalts.

| Stationen der Hauptbahn. | Entfernung in Meilen. | Dauer der Fahrt. | Preise der Plätze. I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. | Last-Fahrt. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. |
| Wien bis Florisdorf | 1 | — 9 | — 24 | — 15 | — 10 | — 6 |
| „ „ Süßenbrun | 2 | — 20 | — — | — 32 | — 20 | — 12 |
| „ „ Wagram . . | 2½ | — 37 | 1. — | — 38 | — 25 | — 15 |
| „ „ Gänserndorf | 4 | 1. 4 | 1. 36 | 1. — | — 40 | — 24 |
| „ „ Angern . . . | 5 | 1. 29 | 2. — | 1. 15 | — 50 | — 30 |
| „ „ Dürnkrut . . | 7 | 1. 51 | 2. 48 | 1. 45 | 1. 10 | — 42 |
| „ „ Dröfing . . | 8 | 2. 6 | — — | 2. 5 | 1. 20 | — 48 |
| „ „ Hohenau . . | 9 | 2. 27 | 3. 36 | 2. 15 | 1. 30 | — 54 |
| „ „ Lundenburg | 11 | 3. 6 | 4. 24 | 2. 45 | 1. 50 | 1. 6 |
| „ „ Neudorf . . | 12¾ | 3. 55 | 5. — | 3. 8 | 2. 5 | 1. 15 |
| „ „ Göding . . . | 14 | 4. 16 | 5. 36 | 3. 30 | 2. 20 | 1. 24 |
| „ „ Biſenz-Piſek | 17 | 4. 59 | 6. 48 | 4. 15 | 2. 50 | 1. 42 |
| „ „ Hradiſch . . | 19 | 5. 26 | 7. 36 | 4. 45 | 3. 10 | 1. 54 |
| „ „ Napajeld . . | 21 | 5. 53 | 8. 24 | 5. 15 | 3. 30 | 2. 6 |
| „ „ Hullein . . | 23 | 6. 32 | 9. 12 | 5. 45 | 3. 50 | 2. 18 |
| „ „ Prerau . . . | 25 | 7. 4 | 10. — | 6. 15 | 4. 10 | 2. 30 |
| „ „ Leipnick . . | 27 | 7. 45 | 10. 48 | 6. 45 | 4. 30 | 2. 42 |
| **Stockerauer Flügelbahn.** | | | | | | |
| Wien bis Florisdorf . | 1 | — 9 | — 24 | — 15 | — 10 | — 6 |
| „ „ Jedlersee . . | 1¼ | — 15 | — 30 | — 18 | — 12 | — 8 |
| „ „ Enzersdorf . | 1½ | — 27 | — 36 | — 24 | — 15 | — 10 |
| „ „ Kronenburg | 2 | — 37 | — 48 | — 30 | — 20 | — 12 |
| „ „ Stockerau . | 3 | — 59 | 1. 12 | — 45 | — 30 | — 18 |
| **Brünner Flügelbahn.** | | | | | | |
| Lundenb. bis Saitz . . | 2 | — 38 | — 48 | — 30 | — 20 | — 12 |
| „ „ Branowitz | 5 | 1. 10 | 2. — | 1. 15 | — 50 | — 30 |
| „ „ Raigern . | 7 | 1. 43 | 2. 48 | 1. 45 | 1. 10 | — 42 |
| „ „ Brünn . . | 9 | 2. 16 | 3. 36 | 2. 15 | 1. 30 | — 54 |
| **Olmützer Flügelbahn.** | | | | | | |
| Prerau bis Brodeck . . | 1½ | — 24 | — 36 | — 23 | — 15 | — 9 |
| „ „ Olmütz . . | 3 | 1. 6 | 1. 12 | — 45 | — 30 | — 18 |

Der Raum gestattet nicht, diesen Tarif in seiner ganzen Ausdehnung, wie er existirt, hier aufzustellen, indeß kann der Reisende denselben von und nach jeder Station mit Hilfe der hierzu gehörigen Zugskarte sehr leicht selbst berechnen; indeß folgt hier zur Erleichterung noch der

Tarif für die Beförderung von Personen auf den Hauptrouten.

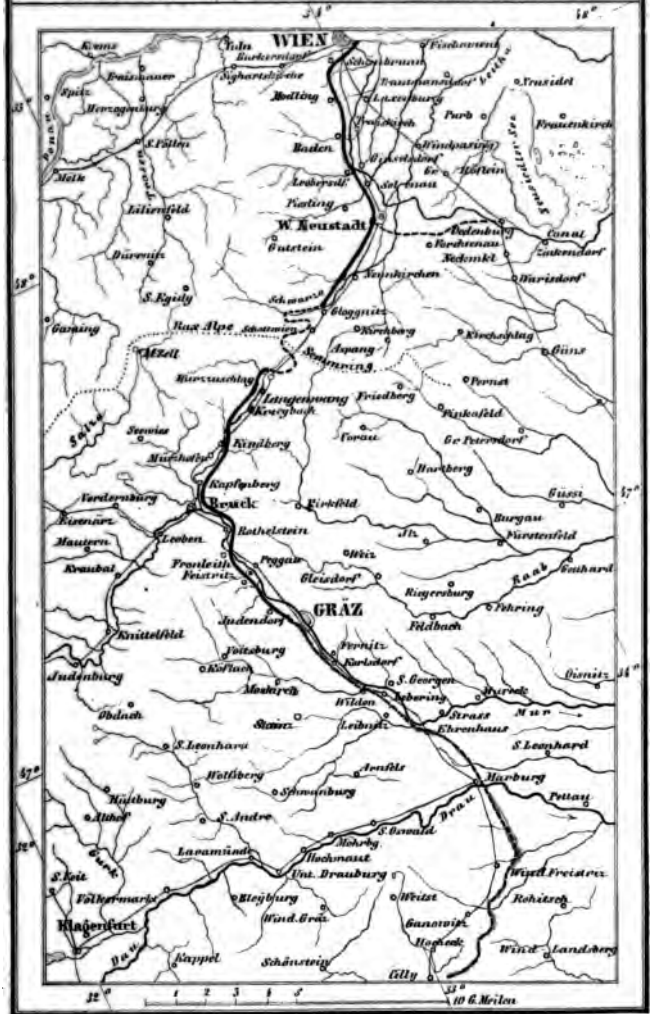
| Stationen. (Nach dem Alphabet.) | Entfernung in Meilen. | Dauer der Fahrt. | Preise der Plätze. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. | Last=Fahrt |
| | | St. M. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. |
| Brünn bis Leipnick . . | 25 | 6. 55 | 10. — | 6. 15 | 4. 10 | 2. 30 |
| „ „ Lundenburg | 9 | 2. 16 | 3. 36 | 2. 15 | 1. 30 | — 54 |
| „ „ Olmütz . . | 26 | 7. 20 | 10. 24 | 6. 30 | 4. 20 | 2. 36 |
| „ „ Prerau. . . | 23 | 6. 14 | 9. 12 | 5. 45 | 3. 50 | 2. 18 |
| „ „ Stockerau . | 21 | 6. 3 | 8. 36 | 5. 25 | 3. 34 | 2. 9 |
| „ „ Wien. . . . | 20 | 5. 22 | 8 — | 5 — | 3. 20 | 2 — |
| Leipnick bis Lundenburg | 16 | 4. 39 | 6. 12 | 3. 53 | 2. 35 | 1. 33 |
| „ „ Olmütz . . | 5 | 1. 47 | 2 — | 1. 15 | — 50 | — 30 |
| „ „ Prerau . . | 2 | — 41 | — 48 | — 30 | — 20 | — 12 |
| „ „ Stockerau . | 28 | 8. 26 | 11. 40 | 7. 10 | 4. 44 | 2. 51 |
| „ „ Wien . . . | 27 | 7. 45 | 10. 48 | 6. 45 | 4. 30 | 2. 42 |
| Lundenb. bis Olmütz . | 17 | 5. 4 | 6. 24 | 4 — | 2. 40 | 1. 36 |
| „ „ Prerau . | 14 | 3. 58 | 5. 36 | 3. 30 | 2. 20 | 1. 24 |
| „ „ Stockerau | 12 | 3. 47 | 5 — | 3. 10 | 2. 4 | 1. 15 |
| „ „ Wien . . | 11 | 3. 6 | 4. 24 | 2. 45 | 1. 50 | 1. 6 |
| Olmütz bis Prerau. . | 3 | 1. 6 | 1. 12 | — 45 | — 30 | — 18 |
| „ „ Stockerau | 29 | 8. 51 | 11. 48 | 7. 25 | 4. 54 | 2. 57 |
| „ „ Wien. . . | 28 | 8. 10 | 11. 12 | 7 — | 4. 40 | 2. 48 |
| Prerau bis Stockerau. | 26 | 7. 45 | 10. 36 | 6. 40 | 4. 24 | 2. 39 |
| „ „ Wien. . . | 25 | 7. 4 | 10. — | 6. 15 | 4. 10 | 2. 30 |
| Stockerau bis Wien. . | 3 | — 59 | 1. 12 | — 45 | — 30 | — 18 |

Die Fahrpreise sind per Meile in Conventions=Münze wie folgt berechnet: Für die Personenfahrten I. Classe 24 kr., II. Classe 15 kr., III. Classe 10 kr., und für die gemischten Trains I. Classe 15 kr., II. Classe 10 kr., III. Classe 6 kr. Letztere rücken also um eine Classe hinunter.

Die Frequenz seit Eröffnung der ersten Bahnstrecke vom 6. Januar 1838 war:

| Jahr. | Personen. | Einnahme. | Güter. | Einnahme. | Gesammt=Einnahme. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | fl. C.=M. | Ctr. | fl. C.=M. | fl. C.=M. |
| 1838 | 190,642 | 84,565 | — | — | 84,565 |
| 1839 | 273,055 | 267,277 | — | 19,604 | 286,881 |
| 1840 | 225,187 | 407,455 | 534,237 | 214,785 | 622,239 |
| 1841 | 393,471 | 546,312 | 1,032,846 | 341,077 | 887,389 |
| 1842 | 622,665 | 755,170 | 1,486,594 | 501,000 | 1,256,170 |
| 1843 | 661,220 | 832,547 | 1,800,419 | 706,525 | 1,539,071 |
| 1844 | 668,907 | 871,703 | 2,027,718 | 793,047 | 1,664,719 |

# Kaiser Ferdinands Südbahn.



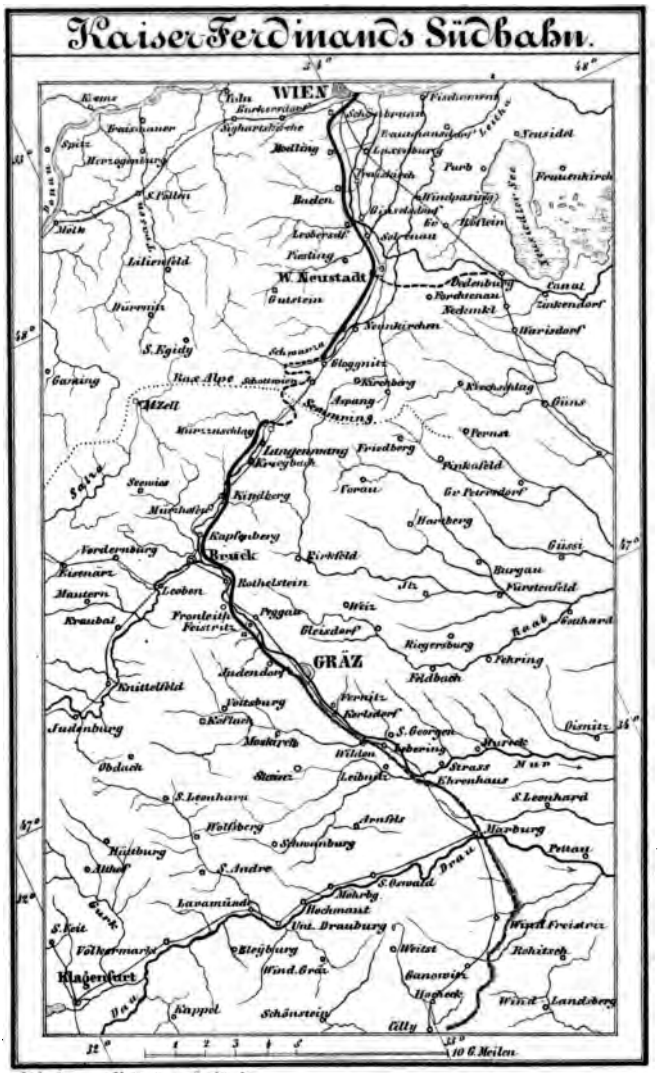
Tarif für die Beförderung von Personen auf den Hauptrouten.

| Stationen. (Nach dem Alphabet.) | Entfernung in Meilen. | Dauer der Fahrt. | Preise der Plätze. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. | Last=Fahrt |
| | | St. M. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. |
| Brünn bis Leipnick . . | 25 | 6. 55 | 10. — | 6. 15 | 4. 10 | 2. 30 |
| „ „ Lundenburg | 9 | 2. 16 | 3. 36 | 2. 15 | 1. 30 | — 54 |
| „ „ Olmütz . . | 26 | 7. 20 | 10. 24 | 6. 30 | 4. 20 | 2. 36 |
| „ „ Prerau . . . | 23 | 6. 14 | 9. 12 | 5. 45 | 3. 50 | 2. 18 |
| „ „ Stockerau . | 21 | 6. 3 | 8. 36 | 5. 25 | 3. 34 | 2. 9 |
| „ „ Wien . . . . | 20 | 5. 22 | 8 — | 5 — | 3. 20 | 2 — |
| Leipnick bis Lundenburg | 16 | 4. 39 | 6. 12 | 3. 53 | 2. 35 | 1. 33 |
| „ „ Olmütz . . | 5 | 1. 47 | 2 — | 1. 15 | — 50 | — 30 |
| „ „ Prerau . . | 2 | — 41 | — 48 | — 30 | — 20 | — 12 |
| „ „ Stockerau . | 28 | 8. 26 | 11. 40 | 7. 10 | 4. 44 | 2. 51 |
| „ „ Wien . . . | 27 | 7. 45 | 10. 48 | 6. 45 | 4. 30 | 2. 42 |
| Lundenb. bis Olmütz . | 17 | 5. 4 | 6. 24 | 4 — | 2. 40 | 1. 36 |
| „ „ Prerau . | 14 | 3. 58 | 5. 36 | 3. 30 | 2. 20 | 1. 24 |
| „ „ Stockerau | 12 | 3. 47 | 5 — | 3. 10 | 2. 4 | 1. 15 |
| „ „ Wien . . | 11 | 3. 6 | 4. 24 | 2. 45 | 1. 50 | 1. 6 |
| Olmütz bis Prerau. . | 3 | 1. 6 | 1. 12 | — 45 | — 30 | — 18 |
| „ „ Stockerau | 29 | 8. 51 | 11. 48 | 7. 25 | 4. 54 | 2. 57 |
| „ „ Wien. . . | 28 | 8. 10 | 11. 12 | 7 — | 4. 40 | 2. 48 |
| Prerau bis Stockerau. | 26 | 7. 45 | 10. 36 | 6. 40 | 4. 24 | 2. 39 |
| „ „ Wien. . . | 25 | 7. 4 | 10. — | 6. 15 | 4. 10 | 2. 30 |
| Stockerau bis Wien. . | 3 | — 59 | 1. 12 | — 45 | — 30 | — 18 |

Die Fahrpreise sind per Meile in Conventions=Münze wie folgt berechnet: Für die Personenfahrten I. Classe 24 kr., II. Classe 15 kr., III. Classe 10 kr., und für die gemischten Trains I. Classe 15 kr., II. Classe 10 kr., III. Classe 6 kr. Letztere rücken also um eine Classe hinunter.

Die Frequenz seit Eröffnung der ersten Bahnstrecke vom 6. Januar 1838 war:

| Jahr. | Personen. | Einnahme. | Güter. | Einnahme. | Gesammt=Einnahme. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | fl. C.=M. | Ctr. | fl. C.=M. | fl. C.=M. |
| 1838 | 190,642 | 84,565 | — | — | 84,565 |
| 1839 | 273,055 | 267,277 | — | 19,604 | 286,881 |
| 1840 | 225,187 | 407,455 | 534,237 | 214,785 | 622,239 |
| 1841 | 393,471 | 546,312 | 1,032,846 | 341,077 | 887,389 |
| 1842 | 622,665 | 755,170 | 1,486,594 | 501,000 | 1,256,170 |
| 1843 | 661,220 | 832,547 | 1,800,419 | 706,525 | 1,539,071 |
| 1844 | 668,907 | 871,703 | 2,027,718 | 793,047 | 1,664,719 |


Kaiser Ferdinands Südbahn.
WIEN
Baden
W. Neustadt
Neunkirchen
Bruck
GRÄZ
Leoben
Mürzzuschlag
Aspang
Kindberg
Knittelfeld
Judenburg
Obdach
Klagenfurt
Völkermarkt
St. Veit
Lavamünd
Unt. Drauburg
Marburg
Pettau
Radkersburg
Windisch Feistritz
Cilly
Landsberg
Hochenegg
Ranoviz
Rohitsch
Windisch Graz
Bleiburg
Weitsch
Mahrberg
St. Oswald
Arnfels
Schwanberg
Wolfsberg
St. Andre
Althofen
Hüttenberg
St. Leonhard
Ehrenhausen
Strass
Leibnitz
Wildon
Lebring
St. Georgen
Kalsdorf
Feldbach
Fehring
Riegersburg
Fürstenfeld
Burgau
Hartberg
Pinkafeld
Friedberg
Pernegg
Langenwang
Mürzsteg
Kapfenberg
Frohnleiten
Peggau
Mixnitz
Eisenerz
Vordernberg
Leoben
Rothenstein
Trofaiach
Kraubat
Mautern
Judenburg
Knittelfeld
Zeltweg
Fohnsdorf
Obdach
Weitz
Gleisdorf
Judendorf
Straßgang
Eggenberg
Andritz
Mariatrost
Gösting
Weinzödl
Fischau
Wiener Neustadt
Dreistetten
Sollenau
Leobersdorf
Pfaffstätten
Guntramsdorf
Laxenburg
Mödling
Brühl
Perchtoldsdorf
Vösendorf
Inzersdorf
Hietzing
Schönbrunn
Hütteldorf
Penzing
Hernals
Währing
Döbling
Heiligenstadt
Nußdorf
Klosterneuburg
Purkersdorf
Tullnerbach
Pressbaum
Neulengbach
Sieghartskirchen
Tulln
Kierling
Klosterneuburg
Greifenstein
Tuttendorf
Neulengbach
Kirchberg
Kirchschlag
Bernreith
Schwarzau
Neunkirchen
Dreistetten
Fischau

Im Jahre 1844 sind für eigene Rechnung 344,530 Ctr. an Baumaterialien befördert worden, mithin beträgt die Gesammtmasse der Lasten 2,372,248 Ctr. Zu den Einnahmen kommen noch anderweitige 26,166 fl., so daß also die Brutto-Einnahme pro 1844 = 1,690,885 fl. C.-M. beträgt; hiervon sind jedoch 30,178 fl. an Provisionen für Güter abzurechnen, so daß 1,660,707 fl. als Einnahme bleiben. Die Betriebskosten machten 833,809 fl. oder 50$^{1}/_{5}$ % der Brutto-Einnahme; hierbei sind jedoch 20,962 fl. für den Reservefonds der Locomotiven und Wagenburg mit enthalten. Zum Reservefonds gingen 10,123 fl., welcher sich am 1. Januar 1845 auf 160,332 fl. C.-M. stellte.

---

## 30. Kaiser-Ferdinands-Südbahn.

(Wien-Triest.)

Mit Zugskarte.

### A. Wien-Gloggnitz.

Diese Bahn ist aus dem früher unter der Benennung „Wien-Raaber Eisenbahn" bekannten Unternehmen entstanden. Nach dem ersten Plan sollten zwei Hauptbahnen, welche in Wien ihren Anfangspunkt haben, in folgender Richtung erbaut werden: Die eine dieser Bahnen war an der Donau herunter direct nach Raab projectirt, mit Seitenbahnen nach Preßburg und Gönyö; die andere, welche gleichsam als eine südliche Verlängerung der Ferdinands-Nordbahn angesehen wurde, sollte über Wiener-Neustadt und von da einerseits über Oedenburg nach Raab, und andererseits über Gloggnitz und Schottwien nach Triest führen. Zu diesen Hauptbahnen waren noch eine Anzahl Seitenbahnen projectirt. — Am 17. Februar 1836 that Freiherr v. Sina zur Weiterführung dieses Unternehmens die ersten Schritte, indem derselbe bei den Behörden um die Erlaubniß nachsuchte, die nöthigen Vorarbeiten vornehmen zu dürfen. Diese wurden vom Ober-Ingenieur der budweis-gmundener Bahn, Herrn Mathias Schönerer, geleitet und bis Februar 1837 vollendet. Es wurde nun am 27. d. M. durch Freiherrn v. Sina ein Gesuch um die Bewilligung zur Erbauung einer Eisenbahn von dem Glacis Wiens nach Raab, sowohl in directer Linie über Bruck an der Leytha und Wieselburg mit einer Zweigbahn nach Preßburg, als auch über Neustadt nach Oedenburg, eingereicht, mit der beigefügten Erklärung: „daß derselbe jederzeit mit seiner zu bildenden Actien-Gesellschaft bereit seyn werde, alle Erweiterungen dieser Bahnen, einerseits nach Triest, andererseits bis

Ofen, wenn sie sich als zweckmäßig und nützlich darstellen sollten, auszuführen." — Gleichzeitig erboten sich mehrere triester Handelshäuser, eine directe Verbindung zwischen Wien und Triest durch Steiermark herzustellen. Nachdem hierauf Freiherr v. Sina mit den triester Handlungshäusern eine Uebereinkunft getroffen hatte, erfolgte am 2. Januar 1838 die erbetene Concession, jedoch mit dem Vorbehalt der etwa später erforderlichen Expropriation der ganzen Eisenbahn=Anlage. — Das Anlage=Capital aller unter der Firma: „K. K. priv. wien=raaber Eisenbahn" zu verstehenden Bahnen war auf 12,500,000 fl. C.=M. berechnet. Die obere technische Leitung erhielt Herr M. Schönerer, welcher vorher auf Kosten der Gesellschaft nach England und Amerika reiste, um die nöthigen Accorde abzuschließen.

Am 1. März 1839 erschien die definitive Bewilligung zum Bau der Bahn von Wien über Neustadt nach Oedenburg, und im nächsten Monat begannen die Bauarbeiten zwischen Baden und Wiener=Neustadt, und wurden so thätig betrieben, daß schon Ende desselben Jahres die ersten Probefahrten von Neustadt nach Kottingbrunn, ungefähr 2 Meilen lang, gemacht werden konnten. — Als am 6. Juni 1840 auch die Bewilligung für den Bau der andern Bahn über Trautmannsdorf und Potzneusiedl an dem rechten Donauufer herunter nach Raab erfolgte, wurde dieselbe ebenfalls in Angriff genommen. Der Damm war von Wien aus bereits auf einer großen Entfernung hergestellt, viele Brücken und Stützmauern waren erbaut und viel Material für den Oberbau angeschafft, und die bedeutende Summe von 950,000 fl. C.=M. ausgegeben, als plötzlich eine Unterbrechung des Weiterbaues eintrat. — Die Veranlassung hierzu gaben zwei Beschlüsse des ungarischen Landtages im Jahre 1841, wodurch zuerst eine am linken Donauufer projektirte, von Pest über Preßburg nach Wien gehende Eisenbahn, und später die wien=raaber Bahn ebenfalls von den ungarischen Ständen auf das Kräftigste unterstützt wurde. — Hierdurch war die raaber Bahn mit einer Parallelbahn bedroht; man faßte daher den Entschluß, den Bau vorerst mit einem erträglichen Schaden einzustellen, statt einem ähnlichen Schicksale, wie die versailler Bahnen, entgegen zu gehen. — Hiernach ist das Unternehmen dahin geändert, daß die zweite Linie aufgegeben und die erste Linie statt von Neustadt nach Oedenburg, nach Gloggnitz geführt wurde; sie bildet den Anfang der wien=triester Bahn. — In Folge Regierungsbeschlusses vom 17. Dezember 1842 wurde hiernach der Actienfond auf 10,000,000 fl. C.=M. gestellt, und die alte Firma der Gesellschaft in jene „Wien=Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft" umgewandelt.

Die Bahn beginnt oberhalb des k. k. Belvederes zu Wien, durchschneidet den wiener Berg an seiner niedrigsten Stelle bei Meidling, umgeht den Eichkogel bei Mödling und den Hartberg bei Baden; sie läuft beinahe durchgehends am Fuße des Gebirges hin, und erreicht von Neustadt aus in fast gerader Linie ihren Endpunkt auf der Nordseite von Gloggnitz.

**Nivellement der Eisenbahn von Wien nach Gloggnitz.**

| Länge in Klafter. | | Neigung. | | Höhe am Endpunkt. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 210 | „ | 1 : ∞ | | 0 | Fuß. | Wiener Bahnhof. |
| 654 | „ | 1 : 595 | St. | 6,6 | „ | |
| 1236 | „ | 1 : 824 | „ | 15,6 | „ | |
| 3021 | „ | 1 : 403 | „ | 61,2 | „ | |
| 408 | „ | 1 : ∞ | | 61.2 | „ | |
| 2443 | „ | 1 : 400 | Fl. | 24,6 | „ | |
| 2316 | „ | 1 : 2316 | St. | 30,6 | „ | |
| 3375 | „ | 1 : 400 | „ | 81,6 | „ | Tunnel. |
| 116 | „ | 1 : ∞ | | 81,6 | „ | Baden. |
| 4237 | „ | 1 : 285 | „ | 171, | „ | |
| 4141 | „ | 1 : 309 | „ | 251,4 | „ | |
| 355 | „ | 1 : ∞ | | 251,4 | „ | |
| 2806 | „ | 1 : 319 | Fl. | 198,6 | „ | |
| 214 | „ | 1 : ∞ | | 198,6 | „ | Wiener = Neustadt. |
| 1630 | „ | 1 : 155 | St. | 261,6 | „ | |
| 4407 | „ | 1 : 130 | „ | 465, | „ | |
| 1293 | „ | 1 : 166 | „ | 511,8 | „ | Neunkirch. |
| 1626 | „ | 1 : 214 | „ | 577,4 | „ | |
| 767 | „ | 1 : 130 | „ | 592,8 | „ | |
| 1248 | „ | 1 : 260 | „ | 621,6 | „ | |
| 520 | „ | 1 : 217 | „ | 636, | „ | |
| 1689 | „ | 1 : 151 | „ | 715,2 | „ | |
| 675 | „ | 1 : 130 | „ | 734,4 | „ | |
| 326 | „ | 1 : ∞ | | 734,4 | „ | Gloggnitz. |

39,713 Klafter = 75,320 Meter = 16,95 Wegstunden = 10,17 deutsche Meilen.

Die größte Steigung befindet sich vor dem Bahnhof zu Gloggnitz und beträgt 1 : 130 auf 675 Klafter: sie fällt jedoch in einer geraden Linie von 6350 Klafter Länge, und ist daher minder gefährlich. — Die Radien der Curven messen größtentheils über 1000 Klafter; der kleinste noch 850 oder 5100 Fuß Halbmesser. — Die Länge der geraden Linien mißt 30,049 Klafter, und die der Curven 9664 Klafter.

Auf der ganzen Bahn von Wien bis Gloggnitz wurden 455 Bauobjecte ausgeführt; von diesen sind die bedeutendsten: ein Tunnel durch den Bergvorsprung am sogen. Katzbüchel von 87 Klaftern oder 522 Fuß Länge, welcher 28 Fuß weit, 24 Fuß hoch und mit Quadern eiförmig ausgewölbt ist. Er wurde durch Werkleute vom oberauer Tunnel ausgeführt, kostete 98,355 fl. C.-M., und liegt in einem wenig festen Quarzconglomerat; sein Gewölbe ist von Sandsteinquadern hergestellt. — Die Brücke über die laxenburg-himberger Chaussee ist 30 Fuß breit und hat 7 Oeffnungen; hieran schließt sich auf der Seite nach Baden ein Viaduct mit 30 Gewölben, und auf der andern Seite ein solcher von 3 Gewölben. Die Länge dieses Bauwerks ist 1380 Fuß. — Ferner sind erwäh-

nenswerth: die Brücken über die trieſter und über die badener Chauſſee, über den Aubach bei Baden und über die Schwarza bei Gloggnitz.

Der Bahndamm iſt durchgehends 28 Fuß breit für zwei Geleiſe hergeſtellt, jedoch ſind vorläufig nur bis Wiener-Neuſtadt Doppel-Geleiſe gelegt worden. — Zum Oberbau ſind Vignolſchienen von 42 ℔ Gewicht per Yard angewendet; ſie ſind auf Langſchwellen aufgeſchraubt, welche von 4 zu 4 Fuß auf Querſchwellen ruhen. Die Geleisbreite beträgt 4 Fuß 6½ Zoll wiener Maß.

Anlage- und Einrichtungskoſten nach dem Rechnungsabſchluß vom 31. Dezember 1843.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) | Für Tracirung der Bahnen . . . . . | 92,403 | fl. |
| 2) | Conceſſionstaxen, Reiſen, Actienſubſcription ꝛc. . | 43,251 | „ |
| 3) | Actien-Emanirung . . . . . | 35,220 | „ |
| 4) | Grundeinlöſungen und Entſchädigungen . . . | 646,864 | „ |
| 5) | Unterbau, Brücken, Uebergänge ꝛc. . . . . | 2,607,334 | „ |
| 6) | Oberbau, Ausweichungen, Drehſcheiben ꝛc. . . | 2,666,049 | „ |
| 7) | Einfriedigung der Bahn und Stationen . . . | 54,248 | „ |
| 8) | Bau- und Nutzholzvorräthe . . . . . | 36,741 | „ |
| 9) | Stations- und Bahngebäude . . . . . | 1,233,674 | „ |
| 10) | Eiſenbahnwagen für den Bau (383 Stück) . . | 106,163 | „ |
| 11) | Inſtrumente, Werkzeuge und Geräthe . . . | 107,290 | „ |
| 12) | Der Fahr-fundus instructus . . . . . | 1,396,053 | „ |
| 13) | Bau-Regie-Conto . . . . . | 175,422 | „ |
| 14) | Central-Bureau-Regie-Conto . . . . . | 82,064 | „ |
| 15) | Omnibus für den wiener Bahnhof ꝛc. . . . . | 28,476 | „ |
| 16) | à Conto-Zahlungen . . . . . | 27,113 | „ |
| 17) | 4 % Intereſſen während der Bauzeit . . . . | 363,527 | „ |
| | Baukoſten bis Ende 1843 = C.-M. | 9,701,893 | fl. |
| 18) | Maſchinen-Fabrik-Gebäude und Einrichtung . . | 512,837 | fl. |
| 19) | Vorſchüſſe für den Fabriks-Betrieb ꝛc. . . . . | 239,828 | „ |
| 20) | Actien-Vorraths-Conto . . . . . | 103,200 | „ |
| 21) | Diverſe Zinſen-Conto . . . . . | 18,348 | „ |
| 22) | Actien, Zinſen und Dividenden-Conto . . . . | 218,271 | „ |
| 23) | Bahnbetriebs-Inventarium für 1844 . . . . | 116,838 | „ |
| 24) | Salz-Vorraths-Conto für 1844 . . . . . | 32,842 | „ |
| 25) | Caſſen-Contos, und zwar Saldo . . . . . | 57,291 | „ |
| | Summe C.-M. | 11,001,347 | fl. |
| | Rechnet man von den Koſten der Bahnbauten | 9,701,892 | fl. |
| | die auf die preßburger Bahn verwendeten . . . | 950,000 | „ |
| | ab, ſo bleiben reine Baukoſten für die wien-gloggnitzer Bahn . . . . . C.-M. | 8,751,892 | fl. |

| | | |
|---|---|---|
| | Uebertrag der Baukosten vom Jahre 1843 . . | 9,701,893 fl. |
| | Für die verschiedenen Bahnanlagen sind im Jahre 1844 verausgabt: | |
| 26) | Tracirungskosten für die 3 Seitenbahnen . . . | 1683 „ |
| 27) | Actien=Emanirungs=Conto . . . . . | 150 „ |
| 28) | Grundeinlösungen und Entschädigungen . . . | 6,837 „ |
| 29) | Unterbau=Conto . . . . . | 14,178 „ |
| 30) | Oberbau=Conto . . . . . | 26,607 „ |
| 31) | Bahneinfriedigungs=Conto . . . . . | 188 „ |
| 32) | Gebäude längs der Bahn und in den Bahnhöfen | 16,898 „ |
| 33) | Instrumente, Werkzeuge und Geräthschaften . . | 4,235 „ |
| 34) | Fahr=Fundus=instructus=Conto . . . . . | 32,337 „ |
| 35) | Bau=Regie=Conto für die 3 Zweigbahnen . . . | 3,390 „ |
| 36) | Central=Bau=Regie=Conto, ebendaselbst . . . . | 641 „ |
| 37) | Für einen neuen Omnibus, Nr. 29 . . . . | 1,000 „ |
| 38) | 4 % Interessen während der Bauzeit der 3 Zweigbahnen . . . . . | 2,785 „ |
| | (Von vorstehenden Summen kommen 6,462 fl. Einnahme für Nutzhölzer und Vorschuß in Abzug.) | |
| | Restsumme | 9,806,360 fl. |
| 39) | Maschinen=Fabrik=Gebäude und Einrichtungen . | 977,253 „ |
| 40) | Diverse Conti, als: Actien, Zinsen, Dividenden, Bahnbetriebs=Inventarium, Salz=Vorräthe, Assecuranz, Staatsbahn=Pacht (Betriebsauslagen 49,552 fl.), Cassenconti . . . . . | 598,721 „ |
| | Totalsumme 1844 C.=M. | 11,382,334 fl. |

## Bilanz der Einnahmen bis Ende 1844.

| | | |
|---|---|---|
| 1) | Actien=Capital=Conto . . . . . | 9,989,800 fl. |
| 2) | Tratten=Conto . . . . . | 456,607 „ |
| 3) | Unterstützungs=Fonds . . . . . | 4,892 „ |
| 4) | Cautions=Conto . . . . . | 1,974 „ |
| 5) | Banquier Simon G. Sina . . . . . | 163,524 „ |
| 6) | Betriebsfonds und Einnahme für die k. k. Staatsbahn . . . . . | 168,222 „ |
| 7) | Reine Einnahme vom Bahnbetrieb und von der Maschinenfabrik im Jahre 1844 . . . . . | 597,315 „ |
| | Summe wie oben C.=M. | 11,382,334 fl. |

Der Fonds der Gesellschaft soll auf folgende Summe gebracht werden:

| | | |
|---|---|---|
| 1) | 25,000 Actien à 400 fl. C.=M. . . . . | 10,000,000 fl. |
| 2) | — Nachzahlungen von 100 fl. per Actie . | 2,500,000 „ |
| 3) | Eine Anleihe (am 30. Juli 1844 bewilligt) . | 1,500,000 „ |
| | Summe C.=M. | 14,000,000 fl. |

Für die Nachzahlungen sind folgende Termine gestellt: I. Rate am 1. August 1845 mit 25 fl.; II. 1. Februar 1846 mit 25 fl.; III. 1. August 1846 mit 25 fl.; IV. 1. Februar 1847 mit 25 fl. = 100 fl. C.-M.

Die Actien erhielten folgende Dividenden: Im Jahre 1843: 17 fl. 30 kr. und 1844: 21 fl. oder 5¼ %.

Am 4. Februar 1844 wurde der Gesellschaft eine Concession für den Bau von 3 Zweigbahnen ertheilt, nämlich von Wien nach Bruck an der Leytha, nach Larenburg und nach Katzelsdorf.

Die Zweigbahn von Wien nach Bruck ist die ursprüngliche wien-raaber Linie, welche, nachdem 950,000 fl. auf dieselbe verwendet waren, wegen ungünstiger Conjuncturen verlassen wurde. — Sie berührt zwei Städte, Bruck an der Leytha und Hainburg, und elf der größten Märkte, mehrere große Dörfer und Wallfahrtsorte. Die Länge dieser Zweigbahn beträgt 5 Meilen, und die Anlagekosten derselben für ein Geleis sind auf 2,260,000 fl. C.-M. berechnet, welche muthmaßlich 6 % rentiren sollen. Wenn jedoch obige 950,000 fl. zugerechnet werden, so beträgt das Anlage-Capital 3,210,000 fl. C.-M., und die Rente etwas über 5 %.

Die Seitenbahn von Mödling nach Larenburg mißt 2400 Klafter; ihre Baukosten sind zu 142,000 fl. C.-M. veranschlagt, und man erwartet hiefür einen jährlichen Gewinn von mindestens 15,000 fl. C.-M. — Der mödlinger Bahnhof wurde schon im Jahr 1841 mit besonderer Rücksicht auf die Einmündung der larenburger Seitenbahn angelegt, ferner ein Theil des Grundes für die letztere eingelöst und ein Stück des Dammes hergestellt.

Die Seitenbahn von Neustadt bis an die ungarische Grenze bei Katzelsdorf in einer Länge von 2300 Klaftern bildet einen Theil der ödenburger Linie. Die Kosten ihrer Anlage sind auf 252,000 fl. C.-M. berechnet, und man erwartet hiefür einen jährlichen Gewinn von 93,000 fl. Für die Fortsetzung der Bahn von Katzelsdorf bis Oedenburg hat sich in Ungarn eine Gesellschaft gebildet, welcher das für die Bahn erforderliche Geländ unentgeldlich zugesagt ist.

Ferner wird beabsichtigt, eine Verbindungsbahn zum Glacis und k. k. Hauptzollamte in Wien herzustellen. Die Länge vom Bahnhof bis zum Glacis, woselbst der Aufsitzplatz für Personen angelegt werden soll, beträgt 1380 Klafter; und die Seitenlinie zu dem Hauptzollamte, welche ausschließlich für den Transport von Gütern zu dienen hat, ist 460 Klafter lang. Die Kosten der Anlage für beide Linien, einschließlich der Wagen, sind auf 326,000 fl. veranschlagt, welche muthmaßlich einen jährlichen Gewinn von 22,500 fl. abwerfen sollen.

In der Generalversammlung vom 30. Juli 1844 wurde der Bau der vorstehenden Bahnanlagen mit Stimmenmehrheit beschlossen.

Nach dem vorstehenden Rechnungsabschluß sind (mit Ausnahme von Pos. 20 — 22) 10,661,528 fl. verausgabt, mithin nach Abzug des Actien-Capitals von 10,000,000 fl. noch 661,528 fl. für die angeführten Zwecke verwendet worden. Hierdurch und für den Bau der Zweigbahnen, sowie für weitere Einrichtungen stellen sich folgende Erfordernisse:

| | | |
|---|---|---|
| 1) | Für die Zweigbahn von Wien nach Bruck . . . | 2,260,000 fl. |
| 2) | „ „ „ „ Mödling nach Larenburg | 142,000 „ |
| 3) | „ „ „ „ Neuſtadt nach Katzelsdorf | 252,000 „ |
| 4) | „ „ Verbindungsbahn in Wien . . . . . | 326,000 „ |
| 5) | „ obige Mehrausgaben ꝛc. . . . . | 662,000 „ |
| 6) | Als Betriebsfond für die Nebenbahnen . . . . | 80,000 „ |
| 7) | Vermehrung der Betriebsmittel und Vergrößerung der Gebäulichkeiten in Gloggnitz . . . . . | 200,000 „ |
| | Summe C.=M. | 3,922,000 fl. |

Wofür der Sicherheit wegen 4,000,000 fl. angenommen werden.

Der hieraus zu erwartende Gewinn iſt, wie oben bemerkt, jährlich zu 301,000 fl. angegeben, wodurch die Rente der Actionäre ſich um $1^1/_5$ % ſteigern würde. — Man beabſichtigte den Bau dieſer Bahnen binnen 3 Jahren auszuführen.

Nach einer Bekanntmachung der Direction vom 29. Januar 1845 iſt in der Generalverſammlung der Beſchluß gefaßt worden, daß zum Behufe der Herbeiſchaffung zur Zurückzahlung der ſchwebenden Schuld und zur Ausführung der Zweigbahnen von der Generalverſammlung vom 30. Juli v. J. bewilligten Fonds im Betrag von 4,000,000 fl., nur 1,500,000 fl. mittelſt einer 5 % Anleihe unter den früher feſtgeſetzten Modalitäten, dagegen 2,500,000 fl. durch Zahlung von 100 fl. per Actie, um dieſelbe auf den früheren Nominalwerth von 500 fl. C.=M. zu ſtellen, herbeigeſchafft werden ſollen.

Im Jahre 1844 waren 34 Locomotiven im Dienſt, welche zuſammen 71,831 Meilen zurücklegten und 12,361 Klafter 3 Fuß langes, gemiſchtes Holz conſumirten, alſo pro Meile 0,172 Klafter im Werth von 1 fl. 26 kr. Die Koſten der Zugskraft betrugen pro Meile 2 fl. 36,4 kr. — Ende 1843 waren 115 Perſonen= und 153 Frachtwägen vorhanden, welche achträderig conſtruirt ſind. Eine neuere Nachweiſung über die Transportmittel iſt nicht gegeben worden.

Im Sommer werden täglich folgende Fahrten gemacht: Von Wien nach Gloggnitz 5, nach Neuſtadt 7 und nach Baden 11 Fahrten. Extrafahrten an Sonn= und Feiertagen: von Wien nach Gloggnitz 1 Fahrt, und nach Baden 4 Fahrten. In entgegengeſetzter Richtung von Gloggnitz nach Wien 5, von Neuſtadt nach Wien 7, von Baden nach Wien 11 Fahrten; und an Sonn= und Feiertagen noch eine Fahrt von Baden nach Wien.

**Tarif für die Perſonenbeförderung, Diſtanzen und Fahrzeit.**

| Von **Wien** nach | Entfernung in Meilen. | Dauer der Fahrt. | Preiſe der Plätze. I. Claſſe. | II. Claſſe. | III. Claſſe. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. |
| Meidling | 0,50 | — 10 | — 20 | — 16 | — 13 |
| Lieſing | 1,25 | — 15 | — 25 | — 20 | — 15 |
| Brunn | 1,60 | — 22 | — 36 | — 27 | — 18 |
| Mödling | 2 | — 30 | — 40 | — 30 | — 20 |
| Gumpoldskirchen | 2,65 | — 45 | — 54 | — 40 | — 27 |
| Baden | 3,37 | 1 — | 1. 6 | — 48 | — 33 |
| Böslau | 4 | 1. 5 | 1.20 | 1 — | — 40 |
| Leobersdorf | 4,50 | 1.15 | 1.30 | 1. 6 | — 45 |
| Felixdorf | 5,25 | 1.30 | 1.45 | 1.18 | — 54 |
| Neuſtadt | 6,37 | 1.45 | 2 — | 1.30 | 1 — |
| St. Egyden | 7,25 | 2 — | 2.20 | 1.45 | 1.10 |
| Neunkirchen | 8,25 | 2.15 | 2.40 | 2 — | 1.20 |
| Pottſchach | 9,15 | 2.27 | 3 — | 2.15 | 1.30 |
| Gloggnitz | 9,87 | 2.40 | 3.20 | 2.30 | 1.40 |
| Von **Gloggnitz** nach: | | | | | |
| Pottſchach | 0,72 | — 7 | — 25 | — 20 | — 15 |
| Neunkirchen | 1,62 | —15 | — 42 | — 34 | — 21 |
| St. Egyden | 2,62 | — 30 | 1 — | — 45 | — 30 |
| Neuſtadt | 3,50 | — 45 | 1.20 | 1 — | — 40 |
| Felixdorf | 4,62 | 1 — | 1.40 | 1.15 | — 50 |
| Leobersdorf | 5,37 | 1.15 | 1.54 | 1.25 | — 57 |
| Böslau | 5,87 | 1.25 | 2. 6 | 1.33 | 1. 3 |
| Baden | 6,50 | 1.30 | 2.20 | 1.45 | 1.10 |
| Gumpoldskirchen | 7,22 | 1.35 | 2.30 | 1.51 | 1.15 |
| Mödling | 7,87 | 1.45 | 2.40 | 2 — | 1.20 |
| Brunn | 8,27 | 1.50 | 2.48 | 2. 6 | 1.24 |
| Lieſing | 8,62 | 2 — | 3 — | 2.15 | 1.30 |
| Meidling | 9,37 | 2. 5 | 3.12 | 2.24 | 1.36 |
| Wien | 9,87 | 2.15 | 3.20 | 2.30 | 1.40 |

Wagen IV. Claſſe gehen mit beſtimmten Frachtentrains nur von Neuſtadt, Baden und Mödling nach Meidling, Wien oder zurück, und es beträgt die Gebühr pro Perſon und Fahrt für obige Stationen 36 kr., 24 kr. oder 15 kr. — Kinder bis zu 2 Jahren ſind in Begleitung ihrer Angehörigen frei; Kinder von 2 — 10 Jahren zahlen die halbe Taxe.

Tarif für den Transport von Passagiergepäck, Eilgut und Güter.

| Von Wien nach | Passagiergepäck und Eilgut. | | | | Güter. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1—25 ℔. | 26—50 ℔. | 51—75 ℔. | 76—100 ℔. | I. Classe. 1 Ctr. | II. Classe. 1 Ctr. |
| | kr. | kr. | kr. | kr. | kr. | kr. |
| Mödling . . . . | 10 | 10 | 10 | 10 | 4 | 5 |
| Baden . . . . . | 10 | 12 | 14 | 17 | 5 | 5 |
| Leobersdorf . . . | 10 | 14 | 18 | 23 | 5 | 6 |
| Felixdorf . . . . | 10 | 15 | 22 | 28 | 6 | 7 |
| Neustadt . . . . | 10 | 17 | 24 | 32 | 7 | 8 |
| Neunkirch . . . . | 10 | 21 | 31 | 41 | 10 | 12 |
| Gloggnitz . . . . | 13 | 25 | 38 | 50 | 12 | 15 |
| **Von Gloggnitz nach** | | | | | | |
| Neunkirch . . . . | 10 | 10 | 10 | 10 | 4 | 5 |
| Neustadt . . . . | 10 | 12 | 14 | 17 | 5 | 5 |
| Felixdorf . . . . | 10 | 14 | 18 | 24 | 6 | 7 |
| Leobersdorf . . . | 10 | 16 | 23 | 30 | 7 | 9 |
| Baden . . . . . | 10 | 18 | 27 | 36 | 9 | 11 |
| Mödling . . . . | 11 | 22 | 33 | 44 | 11 | 13 |
| Wien . . . . . | 13 | 25 | 38 | 50 | 12 | 15 |
| Mürzzuschlag . . | 5 | 10 | 15 | 20 | — | 12 |

Jeder Reisende hat 25 ℔ Gepäck unter eigener Aufsicht frei.

Bei Versendungen von Passagiergepäck und Eilgut von über 100 ℔ wird für 25 ℔ und Meile $1\frac{1}{4}$ kr. zu den Tarifpreisen gerechnet. Für voluminöse oder eine besondere Aufsicht erfordernde Gegenstände ist der doppelte Tarifsatz zu bezahlen. — Zur I. Classe Güter gehören alle Gattungen Getreide, Holz, Steine, Kohlen, rohe Stoffe und Producte; zur II. Classe Kaufmannsgüter, Waaren und verarbeitete Producte ꝛc. — Der Gütertransport von Wien bis Bruck kostet per Sporco-Centner I. Classe $29\frac{3}{4}$ kr., II. Classe 33 — $36\frac{1}{5}$ kr, und von Wien bis Grätz I. Classe $34\frac{3}{5}$ kr., II. Classe 38 — $45\frac{1}{5}$ kr. Die höheren Tarifsätze der II. Classe werden für Güter erhoben, welche auf beiden Bahnen in die II. Classe gehören.

Tarif für den Transport von Equipagen, Pferden und Hunden.

| Von Wien nach | Equipagen. I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. | IV. Classe. | Pferde. 1—2 Stück. | 3—4 Stück. | 1 Hund. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | kr. |
| Mödling . . . . | 2 — | 2. 30 | 3 — | 4 — | 2 — | 4 — | 10 |
| Baden . . . . . | 3. 30 | 4. 24 | 5. 15 | 7 — | 3. 30 | 7 — | 12 |
| Neustadt . . . . | 6. 30 | 8. 9 | 9. 45 | 13 — | 6. 30 | 13 — | 21 |
| Gloggnitz . . . . | 10 — | 12. 30 | 15 — | 20 — | 10 — | 20 — | 30 |
| Von Gloggnitz nach: | | | | | | | |
| Neustadt . . . . | 3. 30 | 4. 24 | 5. 15 | 7 — | 3. 30 | 7 — | 12 |
| Baden . . . . . | 6. 30 | 8. 9 | 9. 45 | 13 — | 6. 30 | 13 — | 21 |
| Mödling . . . . | 8 — | 10 — | 12 — | 16 — | 8 — | 16 — | 24 |
| Wien . . . . . | 10 — | 12. 30 | 15 — | 20 — | 10 — | 20 — | 30 |

Für den Transport der Equipagen wird pro Meile bezahlt: I. Classe, leichte, leere Wagen 1 fl., II. Classe, bepackte, zweisitzige Wagen 1 fl. 15 kr., III. Classe, bepackte viersitzige Wagen 1 fl. 30 kr., IV. Classe, schwere Reisewagen 2 fl. per Meile. Die zu den Equipagen gehörigen Personen haben Fahrbillets III. Classe zu lösen. — Für den Transport der Pferde wird für 1 und 2 Pferde 1 fl. und für 3 und 4 Pferde 2 fl. pro Meile berechnet. Der Diener hat ein Billet III. Classe zu zahlen. — Für die Hunde beträgt die niedrigste Gebühr 10 kr., für größere Strecken 3 kr. per Meile.

Die Frequenz seit Eröffnung der ersten Bahnstrecke vom 16. Mai 1841 war:

| Jahr. | Personen. | Einnahme. | Güter. | Einnahme. | Gesammt-Einnahme. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | fl. C.-M. | Ctr. | fl. C.-M. | fl. C.-M. |
| 1841 / 1842½ | 1,306,951 | 636,943 | 290,961 | 45,594 | 711,265 |
| 1842½ | 676,432 | 356,275 | 380,781 | 65,235 | 439,690 |
| 1843 | 1,179,245 | 620,849 | 1,204,220 | 176,969 | 855,364 |
| 1844 | 1,057,636 | 641,286 | 1,184,645 | 217,053 | 906,353 |

Im Jahr 1844 betrugen die Unkosten für die Frachten 41,682 fl., welche aber reichlich durch diverse Einnahmen von 48,014 fl. C.-M. ersetzt wurden. — Die Betriebsauslagen machten 403,448 fl. oder 44½ % von den Einnahmen aus, und der Reinertrag hat das Anlage-

Capital mit 5 1/8 % verzinst, — Die Maschinenfabrik, deren Gesammt-Capital sich auf 1,054,570 fl. C.-M. beläuft, welches zu 4 % verzinst wird, hat im Jahr 1844 einen reinen Gewinn von 48,313 fl. C.-M. gemacht, also 6130 fl. über die 4 % abgeworfen. — Die Reinerträgnisse für 1844 brachten 551,218 fl. C.-M.; davon wurden bezahlt an 25,000 Actien à 21 fl. = 525,000 fl.; für diverse Zinsen 18,384 fl., und der Rest von 7834 fl. wurde auf die Rechnung von 1845 übertragen. Dieser Saldo mit dem von früheren Jahren machte am 1. Januar 1845 = 53,930 fl. C.-M.

## B. Gloggnitz-Mürzzuschlag.

Für den Uebergang über den Semmering sind bis jetzt 3 verschiedene Linien projectirt. I. Von Gloggnitz bis Mürzzuschlag eine Linie von 22,648 Klaftern oder 5,6 Meilen Länge. Hiervon sind 1300 Klafter horizontal, 15,477 Klafter steigend, wodurch eine Höhe von 246 Klaftern, ferner 5872 Klafter fallend, wodurch eine Tiefe von 116 Klaftern erreicht wird. Diese Linie erfordert 10 Tunnelbauten, deren Gesammtlänge 1716 Klafter beträgt; und 22 Brücken und Viaducte. Die Gesammtkosten des Entwurfes I berechnen sich auf 5,370,000 fl. C.-M. — II. Von Neunkirchen bis Mürzzuschlag eine Linie von 24,656 Klaftern oder 6 Meilen Länge. Hiervon sind 1623 Klafter horizontal, 17,162 Klafter steigend, wodurch eine Höhe von 284 Klaftern, und 5872 Klafter fallend, wodurch eine Tiefe von 116 Klaftern erreicht wird. Hier sind 15 Tunnel von 2249 Klaftern Länge zu erbauen. Die Gesammtkosten des Projects II sind auf 5,400,000 fl. C.-M. veranschlagt. — III. Von Gloggnitz bis Mürzzuschlag, eine Linie für etwaige Anwendung einer atmosphärischen Eisenbahn bearbeitet, von 13,681 Klaftern oder 3,4 Meilen Länge, wovon 805 Klafter horizontal liegen, 7085 Klafter steigen, wodurch eine Höhe von 245 Klafter, und 5792 Klafter fallen, wodurch eine Tiefe von 114 Klaftern erreicht wird. Die stärksten Steigungen auf dieser Linie 1 : 30. An Tunnel sind 3 von 1201 Klaftern Länge erforderlich. Die Kosten der ganzen Anlage sind auf 2,900,000 fl. C.-M. veranschlagt. — Sicherem Vernehmen nach hat sich die Direction der österreichischen Staatsbahnen für den Bau der ersten Linie, deren größte Steigung 1 : 50 auf 3,8 Meilen Länge beträgt, als die dem gegenwärtigen Stande der Technik entsprechendste, erklärt.

### Passagier-Beförderung über den Semmering,

zur Verbindung der wien-gloggnitzer mit der k. k. Staats-Eisenbahn von Mürzzuschlag bis Grätz. — Der k. k. Postmeister und Lohnkutscher Franz Seißer hat sich verbindlich gemacht, jene Passagiere, welche, ohne mit den k. k. Postwagen zu reisen, dennoch die Fahrten auf beiden obgenannten Eisenbahnen benützen wollen, sogleich nach ihrer Ankunft in Gloggnitz oder Mürzzuschlag über den Semmering auf eine anständige Weise und in einem solchen Zeitraume zu befördern, daß dieselben noch zeitlich genug vor dem Abgange der Trains in den Bahnhöfen anlangen. — Die nöthigen Fahrkarten sind in den Stationen der beiden Bahnen gegen

Vorausbezahlung von 5 fl. C.-M. für eine vierſitzige Kaleſche, von 1 fl. 20 kr. für einen Platz im geſchloſſenen Geſellſchaftswagen, und von 1 fl. für einen Platz im offenen Stellwagen (letztere jedoch nur für die Tagfahrten) zu bekommen. — Jeder Reiſende hat 50 ℔ Gepäck frei; für Uebergewicht ſind 10 kr. von 1 bis 50 ℔, und 20 kr. per ℔ zu entrichten. — Frachten werden vom gloggnitzer Bahnhof über den Semmering nach Mürzzuſchlag und in entgegengeſetzter Richtung wie folgt befördert: 1) Paſſagier-Gepäck, Eilgüter, voluminöſe Frachtſtücke ꝛc. 20 kr. C.-M. per Centner; 2) für ordinäre Frachten 12 kr. per Centner.

## Kaiſerlich königliche Staats-Eiſenbahn.

### C. Mürzzuſchlag-Grätz.

Durch Entſchließung Sr. Maj. des Kaiſers vom December 1841 iſt die Eiſenbahnlinie von Wien nach Trieſt als Staatsbahn erklärt worden. Dieſe Linie wurde in drei Hauptſectionen, nämlich von Wien bis Grätz, von Grätz bis Cilly, und von da bis Trieſt eingetheilt. Hierbei war aber gleich feſtgeſetzt, daß die bereits in den Jahren 1840 bis 1842 auf Actien erbaute Strecke von Wien bis Gloggnitz benutzt und vielleicht ſpäter von der Regierung übernommen werden ſollte. — Zwiſchen Gloggnitz und Mürzzuſchlag ziehen die norriſchen Alpen, deren niedrigſter Uebergangspunkt, der Semmering, überſchritten werden muß. Der höchſte Punkt der über den Sattel des Gebirges hinziehenden Staatsſtraße von Wien durch Steiermark liegt 3122 pariſer Fuß über dem Meere, und mindeſtens 2000 Fuß über dem Mürzthale. Da nun dieſer ſchwierige Uebergang doch nicht gleichzeitig mit den weiteren Bahnſtrecken hergeſtellt werden konnte, ſo wurde beſchloſſen, die Bahn vorläufig von jenem Punkte aus zu beginnen, von welchem die Locomotivenbahn ohne Anſtand geführt werden konnte. — Eine ſolche geeignete Stelle ergab ſich bei Mürzzuſchlag, welche vorläufig als Anfangspunkt der ſteiermärkiſchen Bahn jenſeits des Semmerings beſtimmt iſt. Hier beginnt das Thal der Mürz, welches 6 Meilen weiter bis Bruck in das ganz ſüdlich ziehende Murthal einmündet. Letzteres Thal führt wieder mit 6 Meilen in faſt gerader Richtung bis Grätz, und von da weiter bis Neudorf. Die Niveauverhältniſſe 1 : 130 bis 1 : 200 ſind nicht ungünſtig, und ſie verbeſſern ſich gegen Bruck und Grätz bis 1 : 300 und 1 : 400, mit Zwiſchenſtrecken von 1 : 800 bis 1 : 1000. — Die Bahnlinie beſitzt 115 gerade Strecken von 31,216 Klaftern, und 116 gekrümmte Strecken von 19,170 Klaftern Länge, deren kleinſte Radien 150 Klafter meſſen; mithin beträgt die Geſammtlänge zwiſchen Mürzzuſchlag und Grätz 50,386 Klafter oder 12,6 öſterreichiſche Meilen. — Dieſe Bahnſtrecke hat 14 Bahnhöfe, nämlich: Mürzzuſchlag, Langenwang, Krieglach, Kindberg, Marein, Kapfenberg, Bruck, Bärnegg, Mixnitz, Frohnleiten, Peggau, Kl. Stübing, Judendorf und Grätz. Das Stück von Mürzzuſchlag bis Bruck wurde im September 1842, und bis Grätz im März 1843 in Angriff genommen; die ganze Bahn am 21. October 1844 eröffnet. Vollendet war

dieselbe in ungefähr 369 Arbeitstagen, und die Durchschnittszahl der Arbeiter, welche täglich längs der Bahn beschäftigt waren, betrug 6200. Die Ausführung der Bahn leitete der Ober-Ingenieur Johann Fillunger, wogegen die Stationsgebäude unter der Leitung des Ober-Ingenieurs Moritz Löhr aufgeführt sind. — An bemerkenswerthen Bauten sind vorhanden: Die Brücke über die Mürz auf massiven Pfeilern mit hölzernem Sprengwerk. Der Viaduct über das Mürzthal bei der Ruine Lichtenegg, mit 5 Oeffnungen von je 48 Fuß 7 Zoll Weite; die Pfeiler sind massiv und der Oberbau ist aus Holz construirt. Die Brücke bei Kapfenberg von 5 gemauerten Bögen mit 204 Fuß Oeffnung und 27½ Fuß Höhe. Die 54 Fuß hohen Stützmauern bei der Elisen-Kapelle. Vor Peggau mußte, um die Straße über die Eisenbahn zu führen, die Bahn auf 191 Klafter Länge überwölbt werden; dieses aus Quadern aufgeführte Gewölbe ist 20½ Fuß hoch und 23 Fuß weit, und die äußere Seite bildet eine Arkade von 35 halbkreisförmig gewölbten Bogen, deren Pfeiler 8 Fuß Stärke haben. Die Jochbrücke über den Murfluß bei Peggau von 60 Klaftern Länge. Ferner der Bahnhof bei Grätz, welcher großartig angelegt ist, aber etwas entfernt von der Stadt liegt.

Ueber die Zugsrichtung der Bahn von Grätz bis Cilly erfolgte im Juli 1843 die allerhöchste Schlußfassung Sr. Maj. des Kaisers, wonach dieselbe über Neudorf, St. Egydi, Spielfeld, Leitersberg, Marburg, Pöltschach und Lipoglawa nach Cilly festgesetzt wurde. Auf dieser Strecke haben die Erdarbeiten bereits im August 1843 begonnen. Die Fortsetzung der Bahn ist jetzt ebenfalls festgesetzt; diese zieht von Cilly in dem Thale der Sann hinunter, sodann im Thale der Sau und der Laibach herauf nach Laibach. Dies Stück ist das schwierigste der ganzen bis jetzt in Angriff genommenen Bahnstrecke von Mürzzuschlag bis Laibach. Es sind in demselben 5 Tunnel von 440 Klaftern Länge und sehr große Felsenarbeiten auszuführen. Die ganze Länge der Bahnstrecke beträgt 46,878 Klafter. — Die Ermittelung des Eisenbahnzuges von Laibach nach dem Küstenlande und der Hafenstadt Triest ist durch das dazwischen liegende Gebirge, die Krainer oder Julischen Alpen sehr erschwert. Die Vorarbeiten dieser über Görz führenden Linie sind jedoch noch nicht beendigt, und es ist voraussichtlich, daß auch auf dieser Strecke bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden seyn werden.

Nach dem ursprünglichen Plan war die Südbahn zu 80 Meilen Länge und das erforderliche Anlage-Capital zu 30,000,000 fl. C.-M. angenommen; allein es ist voraussichtlich, daß bei den außerordentlichen Terrainschwierigkeiten, welche diese Bahn zu überwinden hat, diese Summe nicht ausreichen wird. — Eine weitere Beschreibung dieser Bahn bleibt, nach deren Vollendung, einer späteren Ausgabe dieses Werkchens vorbehalten.

Die wien-gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft hat die Besorgung des Betriebes auf der südlichen Staats-Eisenbahn von Mürzzuschlag bis Cilly auf 5 Jahre, vom Tage der Eröffnung an, übernommen. — Ueber die Frequenz auf dieser Bahn wird leider nichts Zuverlässiges veröffentlicht,

weil dieſes im Intereſſe der Pächter liegen mag. — Täglich werden drei durchgehende Fahrten in jeder Richtung gemacht, und Sonntags eine Extrafahrt von Bruck nach Grätz und von Grätz nach Bruck.

**Tarif für die Perſonenbeförderung, Diſtanzen und Fahrzeit.**

| Von **Mürzzuſchlag** nach | Entfernung in Meilen. | Dauer der Fahrt. | Preiſe der Plätze. I. Claſſe. | II. Claſſe. | III. Claſſe. | IV. Claſſe. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | St. M. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. |
| Langenwang . . . . | 1 | — 15 | — 18 | — 11 | — 8 | — 6 |
| Krieglach . . . . . | 1 5/8 | — 30 | — 29 | — 18 | — 13 | — 10 |
| Kindberg . . . . . | 3 1/8 | — 45 | — 56 | — 34 | — 25 | — 19 |
| Marein . . . . . | 4 | 1 — | 1. 12 | — 44 | — 32 | — 24 |
| Kapfenberg . . . . | 4 7/8 | 1. 15 | 1. 28 | — 54 | — 39 | — 29 |
| Bruck . . . . . | 5 3/8 | 1. 45 | 1. 37 | — 59 | — 43 | — 32 |
| Bärnegg . . . . . | 6 5/8 | 2 — | 1. 59 | 1. 13 | — 53 | — 40 |
| Mirnitz . . . . . | 7 1/8 | 2. 15 | 2. 8 | 1. 18 | — 57 | — 43 |
| Frohnleiten . . . . | 8 3/4 | 2. 30 | 2. 38 | 1. 36 | 1. 10 | — 53 |
| Peggau . . . . . | 9 3/4 | 2. 45 | 2. 56 | 1. 47 | 1. 18 | — 59 |
| Klein=Stübing . . | 10 1/4 | 3 — | 3. 5 | 1. 53 | 1. 22 | 1. 2 |
| Judendorf . . . . . | 11 1/4 | 3. 15 | 3. 25 | 2. 5 | 1. 31 | 1. 8 |
| Grätz . . . . . | 12 1/2 | 3. 30 | 3. 45 | 2. 18 | 1. 40 | 1. 15 |
| Von **Grätz** nach | | | | | | |
| Judendorf . . . . . | 1 1/4 | — 15 | — 20 | — 12 | — 9 | — 7 |
| Klein=Stübing . . | 2 1/4 | — 30 | — 41 | — 25 | — 18 | — 14 |
| Peggau . . . . . | 2 3/4 | — 45 | — 50 | — 30 | — 22 | — 17 |
| Frohnleiten . . . . | 3 3/4 | 1. — | 1. 8 | — 41 | — 30 | — 23 |
| Mirnitz . . . . . | 5 3/8 | 1. 15 | 1. 37 | — 59 | — 43 | — 32 |
| Bärnegg . . . . . | 5 7/8 | 1. 30 | 1. 46 | 1. 5 | — 47 | — 35 |
| Bruck . . . . . | 7 1/8 | 2 — | 2. 8 | 1. 18 | — 57 | — 43 |
| Kapfenberg . . . . | 7 5/8 | 2. 15 | 2. 17 | 1. 24 | 1. 1 | — 46 |
| Marein . . . . . | 8 1/2 | 2. 30 | 2. 33 | 1. 34 | 1. 8 | — 51 |
| Kindberg . . . . . | 9 3/8 | 2. 45 | 2. 49 | 1. 43 | 1. 15 | — 56 |
| Krieglach . . . . . | 10 7/8 | 3. 15 | 3. 16 | 2 — | 1. 27 | 1. 5 |
| Langenwang . . . . | 11 1/2 | 3. 30 | 3. 27 | 2. 7 | 1. 32 | 1. 9 |
| Mürzzuſchlag . . . | 12 1/2 | 3. 50 | 3. 45 | 2. 18 | 1. 40 | 1. 15 |

Der Betrag für jede beliebige Bahnſtrecke ergibt ſich (bis auf kleine Differenzen), wenn die Zahlen von dem Orte, wo man aufſteigt, von denen, wo man abſteigen will, ſubtrahirt werden. — Kinder unter 2 Jahren, die auf dem Schooße gehalten werden, ſind frei; und Kinder von 2 — 10 Jahren zahlen die Hälfte der Tarifgebühr. — Jeder Reiſende hat

50 ℔ Gepäck frei, muß es jedoch ſelbſt beaufſichtigen, aber es kann gegen 4 kr. Gebühr unter Aufſicht ſtellen. Das Uebergewicht wird mit 1 kr. für 25 ℔ pro Meile berechnet. — Die Taxe für Reiſegepäck und Eilgüter beträgt pro 25 ℔ von Mürzzuſchlag bis Langenwang 1 kr., Krieglach 2 kr., Kindberg 3 kr., Marein 4 kr., Kapfenberg 5 kr., Bruck 5 kr., Bärnegg 7 kr., Mixnitz 7 kr., Frohnleiten 9 kr., Peggau 10 kr., Klein-Stübing 10 kr., Judendorf 11 kr., Grätz 13 kr.; und in der andern Richtung für jede Station 1 kr. — Equipagen werden pro Meile zu folgender Taxe befördert: Steyrer-, leichte Jagd- und Wurſtwagen, dann unbepackte zweiſpännige Kaleſchen und Pritſchen 48 kr., zweiſitzige bepackte Kaleſchen und Pritſchen, dann zweiſpännige Stadtſchwimmer 1 fl., bepackte vierſitzige Kaleſchen und Pritſchen, dann zweiſpännige Reiſeſchwimmer und Courrier-Coupé's 1 fl. 12 kr., und zwei- und vierſpännige ſchwerbepackte Reiſeſchwimmer, Reiſe-Landauer und Fourgons 1 fl. 24 kr. pro Meile. — Für die zu den Equipagen gehörigen Paſſagiere ſind Fahrkarten III. Claſſe, für die Dienerſchaft IV. Claſſe zu löſen; und es ſind die erſteren berechtigt den Sitz im Wagen I. Claſſe, die letzteren aber im Wagen III. Claſſe einzunehmen. — Pferde. Für ein einzelnes Pferd ſind 48 kr., für 2 Pferde 1 fl., für 3 Pferde 1 fl. 12 kr. und bei mehr als 3 Pferden aber für jedes Stück 30 kr. pro Meile zu entrichten., Die zur Aufſicht mitfahrenden Perſonen haben IV. Claſſe zu löſen. — Hunde. Schooßhunde, wenn ſie auf dem Schooße gehalten werden, ſind frei. Für den Transport anderer Hunde im Käfige pro Meile 3 kr., die niedrigſte Taxe iſt 10 kr. pro Stück.

**Frachtpreistarif pro wiener Zoll-Centner, einſchließlich der Auf- und Ablade-Gebühr.**

| Von **Mürzzuſchlag** nach | Waaren. I. Claſſe. | Waaren. II. Claſſe. | Von **Grätz** nach | Waaren. I. Claſſe. | Waaren. II. Claſſe. |
|---|---|---|---|---|---|
| | kr. | kr. | | kr. | kr. |
| Langenwang . . . . | 2 | 2 | Judendorf . . . . . | 2 | 2 |
| Krieglach . . . . . | 2 | 3 | Kl. Stübing . . . . | 3 | 4 |
| Kindberg . . . . . | 3 | 5 | Peggau . . . . . | 3 | 4 |
| Marein . . . . . | 4 | 6 | Frohnleiten . . . . | 4 | 6 |
| Kapfenberg . . . . . | 5 | 7 | Mixnitz . . . . . | 5 | 8 |
| Bruck . . . . . | 5 | 8 | Bärnegg . . . . . | 5 | 8 |
| Bärnegg . . . . . | 6 | 9 | Bruck . . . . . | 6 | 10 |
| Mixnitz . . . . . | 6 | 10 | Kapfenberg . . . . . | 7 | 11 |
| Frohnleiten . . . . | 8 | 12 | Marein . . . . . | 7 | 12 |
| Peggau . . . . . | 8 | 13 | Kindberg . . . . . | 8 | 13 |
| Kl. Stübing . . . . | 9 | 14 | Krieglach . . . . . | 9 | 15 |
| Judendorf . . . . . | 10 | 15 | Langenwang . . . . | 10 | 15 |
| Grätz . . . . . | 10 | 17 | Mürzzuſchlag . . . | 10 | 17 |

Zur I. Classe gehören Holz, Producte, Metalle, Steine, Kalk und grobe Waaren, zur II. Classe verarbeitete Stoffe und emballirte Waaren. — Der Frachtpreis wird nie niedriger als mit 10 kr. berechnet. — Voluminöse Gegenstände zahlen den doppelten Preis der I. Classe, und gefährliche Gegenstände das Zweifache der II. Classe. — Die Transport-Taxe für lebende Thiere wird nach den Preisen für Waaren I. Classe nach folgendem Normalgewichte berechnet: Für 1 Mutterkalb 1 Ctr.; 1 jähriges Kalb 3 Ctr.; 1 Stier, Kuh oder Ochs 6 Ctr., 4 Spanferkel 1 Ctr.; 2 Frischlinge 1 Ctr.; 1 ungemästetes Schwein 1 Ctr.; 1 gemästetes Schwein 2 Ctr.; 1 Pferd 12 Ctr. — Viehtreiber haben IV. Classe zu zahlen.

# Nachträge,

## welche sich während des Druckes des vorliegenden Werkchens bis Juli 1845 ergeben haben.

(Zu O.-Z. 6.)

## Rheinisch-Belgische Eisenbahn.

Nach dem Verwaltungsberichte vom 20. Mai 1845 belaufen sich die im Jahre 1844 für den Bau, das Betriebs-Inventar und sonstige Zwecke gemachten, von dem Baufonds zu übernehmenden Ausgaben auf 228,405 Thlr. Die Gesammtauslagen für den Bau und die Einrichtungen der Bahn betrugen bis Ende 1844 = 9,136,163 Thlr. Die Ausführung der Doppelbahn ist in Arbeit und soll binnen Jahresfrist beendigt werden. — An Betriebsmittel sind vorhanden: 18 Locomotiven, 54 Personenwagen und 286 Güterwagen. Die Locomotiven verbrauchten durchschnittlich 243 ℔ Coaks pro Meile. Die stehende Maschine auf der geneigten Ebene bei Aachen verbrauchte täglich 66⅔ Ctr. Coaks, und die Betriebskosten betrugen für's Jahr 9200 Thlr. für diese ⅓ Meile lange Bahnstrecke. — Die Brutto-Einnahmen des Bahnbetriebes ergaben die Summe von 541,926 Thlr., und die sämmtlichen Betriebs-Ausgaben machten 233,809 Thlr. oder 43¼ %; es verblieben hiernach 308,117 Thlr. Reinertrag. Die Einnahme zerfällt in Folgendes: Für 374,474 Personen 303,299 Thlr., für 2,755,150 Ctr. Güter ꝛc. 227,098 Thlr., und außerordentliche Einnahme 11,527 Thlr. — Der reine Ueberschuß beträgt 171,812 Thlr. und ist so vertheilt worden, daß 2½ % mit 111,075 Thlr. für den Zins-Coupon von 1843 verwendet wurden; für 1844 ist nur 1 % mit 45,000 Thlr. als Dividende auf die Stammactien vertheilt, und der Rest von 15,737 Thlr. wurde zum Reservefonds geschlagen. — Für 1845 ist ein Einnahme-Ueberschuß von 380,000 Thlr. in Aussicht gestellt.

(Zu O.-Z. 10.)

## Königlich bayerische Ludwigs-Süd-Nordbahn.

Wir haben Seite 72 die Hoffnung ausgesprochen, daß die Fahrpreise der münchen-augsburger Eisenbahn in der Folge ermäßigt würden, um dieselben mit denen der nürnberg-bamberger Bahn in Einklang zu bringen; leider müssen wir dies nun dahin berichtigen, daß vom 1. Juli 1845 an der Personen-Tarif auf der nürnberg-bamberger Bahn durchgängig um die Hälfte erhöht ist, so daß man z. B. für die ganze Fahrt I. Classe 2 fl. 24 kr. (bisher 1 fl. 36 kr.), II. Classe 1 fl. 36 kr. (bisher 1 fl. 6 kr.), und III. Classe 1 fl. 6 kr. (bisher 42 kr.) zu entrichten hat. — Trotz dieser Erhöhung stehen die Fahrpreise immer noch mit denen anderer Bahnen im Verhältniß.

---

(Zu O.-Z. 11.)

## Sächsisch-Bayerische Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht der sächsisch-bayerischen Eisenbahn-Compagnie vom 18. Juni 1845 sind für Rechnung des Baues vom 1. Juli 1841 bis Ende 1844 zusammen 5,003,059 Rthlr. eingenommen. Bis Ende 1844 wurden auf die Anlage und Einrichtung der Bahn verwendet: Unterbau 2,146,698 Rthlr., Oberbau 756,197 Rthlr., Gebäude 446,890 Rthlr., Expropriation 384,171 Rthlr., Maschinenwesen 212,384 Rthlr., Transportmittel 206,626 Rthlr., Actienzinsen ꝛc. 544,177 Rthlr.; zusammen 4,697,143 Rthlr. — Die Gesammtkosten des Baues ꝛc. werden sich belaufen: Von Leipzig bis Zwickau 4,600,000 Rthlr.; von Zwickau bis zur bayerischen Grenze 4,640,395 Rthlr.; für das zweite Geleise 1,106,000 Rthlr.; der Betriebsfonds 100,000 Rthlr.; in Summe 10,446,395 Rthlr.; faßt also 4,500,000 Rthlr. über das jetzige Bau-Capital von 6,000,000 Rthlr. Der Mehrbedarf wird der Sicherheit halber zu 5,000,000 Rthlr. angenommen; diesen beschafft die Eisenbahn-Compagnie zu zwei Drittheilen, durch eine Anleihe von 3,333,333 Rthlr. gegen Verpfändung des Eigenthums der Bahn, und überläßt es der königlich sächsischen Regierung, sich mit einem Drittheil, d. h. 1,666,667 Rthlr., dabei zu betheiligen. — Die Betriebsmittel bestanden (Mitte 1845) in: 12 Locomotiven nebst Tender und 313 Wagen, nämlich in 74 Personenwagen mit 2062 Plätzen und 239 Güter-, Gepäck- und Equipagewagen. — Die Locomotiven consumirten 1844 per Meile 148,8 Ctr. Coaks zu 1 Rthlr. 6 Ngr. — Die Frequenz von 1844 betrug: 217,227 Personen zu 116,634 Rthlr.; 432,566 Ctr. Güter zu 53,826 Rthlr. (nach Abzug der Spesen von 7143 Rthlr.); Postfracht 192 Rthlr.; Pachterträge 2201 Rthlr.; in Summe 172,853 Rthlr. — Die Betriebsausgaben betrugen (wenn man ihnen die

Specialkoſten des Güterverkehrs zurechnet) nur 90,763 ℳ oder etwa 50 % der Geſammt-Brutto-Einnahme. Der reine Gewinn von 83,620 ℳ wurde dem Actien-Zinſenconto gutgeſchrieben. — Im Monat September 1845 wird die Fahrt auf der Eiſenbahn bis Zwickau ausgedehnt werden, wodurch die Frequenz derſelben, namentlich durch Steinkohlen-Transport, außerordentlich gewinnen muß.

---

(Zu O.-Z. 18.)

## Berlin-Hamburg.

Die Genehmigung der Statuten der Geſellſchaft und die förmliche Anerkennung derſelben als einer juriſtiſchen Perſon von Seiten der königlich preußiſchen, der königlich däniſchen, der großherzoglich mecklenburg-ſchweriniſchen Regierung und den Senaten der freien Städte Lübeck und Hamburg erfolgte reſp. unterm 28. Februar, 4., 16., 21. und 25. April 1845. — Die Anlage folgender Anſchlußbahnen wird beabſichtigt: von Magdeburg über Wittenberge, woſelbſt eine feſte Brücke über die Elbe erbaut werden ſoll; von Hagenow über Schwerin nach Wismar und Roſtock, und eine Zweigbahn von Büchen nach Lauenburg, welche ſpäter eine Ausdehnung nördlich bis Lübeck und ſüdlich bis Lüneburg erhalten dürfte. — Die berlin-hamburger Bahn erhält folgende Stationen: zu Berlin, Charlottenburg, Spandau, Nauen, Frieſack, Neuſtadt an der Doſſe, Zernitz, Paulinenau, Glöwen, Wilsnack (Wittenberge), Grabow, Ludwigsluſt, Hagenow, Brahsdorf, Boitzenburg, Büchen, Schwarzenbeck, Friedrichsruhe, Reinbeck, Bergedorf und Hamburg. — Außer der auf der hamburg-bergedorfer Bahn bereits aufgeführten Einnahme pro 1844 von 102,037 m℔ Crt. ſind aus anderen Quellen noch 2337 m℔ Crt. eingegangen, ſo daß alſo die Geſammt-Einnahme 104,374 m℔ Crt. oder 83,508 m℔ Bco. brachte; die Betriebsausgaben machten 83 % von der Bruttoeinnahme, und die Locomotiven verbrauchten pro Meile 104½ ℔ Coaks.

## Ueberſicht der Eiſenbahn-Effecten
in Deutſchland und einigen angrenzenden Ländern.

| Namen der Effecten. | Nominal-Werth. | Einge-zahlt pro Stück. | Werth am 1. Juli 1845. | Gezahlte Zinſen und Dividende. 1843 | 1844 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Proc. | Proc. |
| Altona-Kiel . . . . . | 100 Sp.Thl. | 100 | 110 | 4 | 4 |
| Amſterdam-Rotterdam . . . | 1000 fl. | 1000 | 1165 | — | 4 |
| Arnheimer . . . . . | 1000 „ | 1000 | 1095 | — | 4 1/3 |
| Badiſche Obligationen * . . | 100 „ | 100 | 97 3/4 | 3 1/2 | 3 1/2 |
| „ 35 fl. Looſe * . . . | 35 „ | 35 | 38 1/2 | — | — |
| Berg-Mark . . . . . | 100 Rthl. | 10 | 16 1/2 | — | 4 |
| Berlin-Anhalt . . . . . | 200 „ | 200 | 293 1/2 | 6 | 6 1/2 |
| — Prioritäts-Actien . . . . | 100 „ | 100 | 102 | 4 | 4 |
| Berlin-Frankfurt . . . . . | 100 „ | 100 | 162 3/4 | 7 | 6 3/4 |
| — Prioritäts-Actien . . . . | 100 „ | 100 | 100 1/4 | 4 | 4 |
| Berlin-Hamburg . . . . . | 200 „ | 100 | 127 1/4 | — | 4 |
| Berlin-Potsdam . . . . . | 200 „ | 200 | 405 | 7 | 7 1/2 |
| — Prioritäts-Actien . . . . | 200 „ | 200 | 204 1/2 | 4 | 4 |
| Berlin-Stettin . . . . . | 200 „ | 200 | 253 1/2 | 4 | 5 |
| Bonn-Cöln . . . . . | 100 „ | 100 | 136 1/2 | 5 | 6 |
| Breslau-Freiburg-Schw. . . | 200 „ | 200 | 232 | 4 | 4 |
| — Prioritäts-Actien . . . . | 200 „ | 200 | 202 | 4 | 4 |
| Chemnitz-Rieſa . . . . . | 100 „ | 12 1/2 | 13 1/4 | — | 4 |
| Cöln-Minden . . . . . | 200 „ | 40 | 52 1/2 | — | 4 |
| Cöln-Lippſtadt-Paderborn . | 100 „ | 10 | 12 3/4 | — | — |
| Cöthen-Bernburg . . . . . | 100 „ | 10 | 12 | — | 4 |
| Cracau-Oberſchleſiſche . . . | 100 „ | 30 | 33 | — | — |
| Düſſeldorf-Elberfeld . . . . | 100 „ | 100 | 102 | 2 1/2 | 3 |
| — Prioritäts-Actien . . . . | 100 „ | 100 | 99 1/2 | 4 | 4 |
| Gera-Leipzig * . . . . . | ? „ | ? | (101 3/8) | — | — |
| Glogau-Sorau . . . . . | 100 „ | 35 | 32 | — | — |
| Glückſtadt-Elmshorn * . . . | 100 Sp.Thl. | 65 | 64 | — | 4 |
| Hamburg-Bergedorf. . . . . | 300 Mk.Bc. | 300 | 312 | 4 | — |
| Koppenhagen-Roes . . . . | 100 Sp.Thl. | 20 | 13 1/2 | — | 4 |
| Koſel-Oderberg . . . . . | 100 Rthl. | 75 | 86 | — | — |
| Kottbus-Schwielochſee * . . | 100 „ | 35 | 36 | — | 4 |
| Kurheſſiſche Looſe * . . . . | 40 „ | 40 | 40 1/4 | — | — |
| Leipzig-Dresden . . . . . | 100 „ | 100 | 130 | 4 5/12 | 5 |
| — Prioritäts-Actien . . . . | 100 „ | 100 | 108 | 3 1/2 | 3 1/2 |
| Linz-Budweis-Gmunden * . | 200 fl.C.M. | 200 | 186 | 4 1/4 | 3 4/5 |
| Livorno . . . . . | 1000 Lrs. | 200 | 410 | — | — |
| Löbau-Zittau . . . . . | 100 Rthl. | 110 | 9 | — | 4 |
| Ludwigshafen-Berbach . . . | 500 fl. | 100 | 145 | — | 4 |
| Magdeburg-Halberſtadt . . . | 100 Rthl. | 100 | 112 | 4 | 3 |

| Namen der Effecten. | Nominal-Werth. | Eingezahlt pro Stück. | Werth am 1. Juli 1845. | Gezahlte Zinsen und Dividende. 1843 | 1844 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Proc. | Proc. |
| Magdeburg-Leipzig . . . . . | 100 Thlr | 100 | 180½ | 10 | 9 |
| — Prioritäts-Actien . . . . | 100 „ | 100 | 104 | 4 | 4 |
| Mainz-Ludwigsh. a) Hess.* . | 500 fl. | ? | (104½) | — | — |
| „ „ b) Bayr.* | 500 „ | ? | (104¾) | — | — |
| Mailänder . . . . . | 1000 Lrs. | 540 | 825 | 4 | 4 |
| Mühlhausen-Thann* . . . . | 500 Fr. | 500 | 400 | 4 | — |
| — Prioritäts-Actien* . . . | 1000 „ | 1000 | — | 5 | 5 |
| München-Augsburg Stsb. . | 500 fl. | 500 | — | 3½ | 2½ |
| Münster-Hamm . . . . . | 100 Thlr | 1 | 4¼ | — | — |
| Neisse-Brieg . . . . . | 100 „ | 20 | 20½ | — | — |
| Niederschlesisch-Märkische . . | 100 „ | 70 | 78 | 4 | 4 |
| Nordbahn. Oesterreich. . . . | 1000 fl. C.M. | 1000 | 1972 | 4½ | 5 |
| „ Kurhess. . . . . | 100 Thlr | 30 | 29 | — | 4 |
| Nürnberg-Fürth* . . . . . | 100 fl. | 100 | — | 14½ | 15 |
| Oberschlesische . . . . . | 100 Thlr | 100 | 116½ | 4 | 4 |
| — Priorit.-Actien . . . . . | 100 „ | 100 | 103 | 4 | 4 |
| — „ „ Litt. B. . | 100 „ | 100 | 109 | 4 | 4 |
| Potsdam-Magdeburg . . . . | 100 „ | 40 | 55 | — | 4 |
| Preßburg-Tyrnau* . . . . . | ? fl. C.M. | ? | (193) | — | — |
| Rendsburg-Neumünster* . . | 100 Sp.Thl. | 45 | 45 | — | — |
| Rheinisch-belgische . . . . . | 250 Thlr | 250 | 244 | 5 | 1 |
| — 1. Priorit. . . . . | 200 „ | 200 | 199½ | 4 | 4 |
| — 2. Priorit. . . . . | 200 „ | 200 | 194½ | 3½ | 3½ |
| — Priorit.-Stamm-Actien. | 100 „ | 20 | 26½ | — | — |
| Rostock-Hagenow . . . . . | 100 „ | 10 | 10 | — | — |
| Sächsisch-bayerische . . . . . | 100 „ | 85 | 79⅛ | 4 | 4 |
| Sächsisch-schlesische . . . . . | 100 „ | 40 | 50¼ | — | 4 |
| Schwerin-Wismar . . . . . | 100 „ | 10 | 8¾ | — | 4 |
| Steele-Bohwinkel . . . . . | 100 „ | 20 | 24 | — | — |
| Straßburg-Basel* . . . . . | 500 Fr. | 350 | 270 | 2½ | — |
| — Priorit.-Actien* . . . . | 1100 „ | 1100 | 1220½ | — | — |
| — Rescription* . . . . . | ? „ | ? | 1220 | — | 5 |
| Taunusbahn* . . . . . | 250 fl. | 250 | 369½ | 6 | 6 |
| — Priorit.-Actien* . . . . | 100 „ | 100 | 99¾ | 4 | 3½ |
| Thüringer . . . . . | 100 Thlr | 20 | 28½ | — | 4 |
| Ungarische Centralbahn . . | 250 fl. C.M. | 50 | 58¼ | — | 4 |
| Wien-Gloggnitz . . . . . | 500 „ „ | 400 | 662½ | 4⅜ | 5¼ |

Der Cours von vorstehenden Effecten ist der, welcher am 1. Juli 1845 zu Berlin stattfand; jedoch die mit * bezeichneten Papiere sind aus Coursberichten von solchen Börsen entnommen, welche den betreffenden Bahnen am nächsten liegen. Die Einzahlungen so wie der Werth sind pro Stück angegeben, dagegen die Zinsen und Dividenden nach Procenten der Einzahlungen berechnet.

## Verhältniß der deutschen Münzen zu einander, und Vergleichung des französischen und englischen Geldes mit dem deutschen.

| Münzsorten. | Preußisch-Courant. 14 = 1 Mk. | Hannover und Braunschweig. 14 = 1 Mk. | Rheinländisch. 24 1/2 = 1 Mk. | Oesterreich. 20=1 Mk. | Hamburg. 34=1 Mk |
|---|---|---|---|---|---|
| | Rthlr. Sgr. Pf. | Rthlr. Sgr. Pf. | fl. kr. | fl. kr. | Mk. ß |
| 5 pr. Thlr. (Gold) | 5. 20 — | 5. 16 — | 9. 55 | 8. 6 | 13. 12 |
| 2 „ „ (7 = 1 Mk.) | 2 — — | 2 — — | 3. 30 | 2. 51 | 5 — |
| 1 „ „ (14 = 1 „ ) | 1 — — | 1 — — | 1. 45 | 1. 26 | 2. 8 |
| 1/3 „ „ (42 = 1 „ ) | — 10 — | — 8 — | — 35 | — 28 2/3 | — 13 1/2 |
| 1/6 „ „ (84 = 1 „ ) | — 5 — | — 4 — | — 17 1/2 | — 14 1/3 | — 6 1/2 |
| 1/12 „ „ | — 2. 6 | — 2 — | — 8 3/4 | — 7 | — 3 1/4 |
| 1 Sgr. à 12 Pf. (30 Sgr. = 1 Rthlr.) | — 1 — | — — 9 3/5 | — 3 1/2 | — 2 4/5 | — 1 1/3 |
| 1 N.G. à 10 Pf. (30 N.G. 1 Rthlr.) | — 1 — | — — 9 3/5 | — 3 1/2 | — 2 4/5 | — 1 1/3 |
| 1 Sgr. à 12 Pf. (24 Sgr. = 1 Rthlr.) | — 1. 3 | — 1 — | — 4 3/5 | — 3 3/5 | — 1 3/4 |
| 10 rheinl. fl. (Gold) | 5. 21. 5 | 5. 17. 1 | 10 — | 8. 10 | 13. 14 |
| 3 1/2 „ „ (7 = 1 Mk.) | 2 — — | 2 — — | 3. 30 | 2. 51 | 5 — |
| 1 „ „ (24 1/2 = 1 „ ) | — 17. 1 3/5 | — 13. 8 1/2 | 1 — | — 49 | 1. 6 |
| 1/2 „ „ = 30 kr. | — 8. 7 | — 6. 10 | — 30 | — 24 1/2 | — 11 |
| 6 Kreuzerstück | — 1. 8 1/2 | — 1. 4 1/3 | — 6 | — 5 | — 2 |
| 3 „ | — — 10 | — — 8 1/4 | — 3 | — 2 1/2 | — 1 |
| 1 „ (60 kr. = 1 fl.) | — — 3 | — — 2 3/4 | — 1 | — 4/5 | — 1/3 |
| 1 Ducat (Kremmn. Gold) | 3. 5. 9 | 3. 4. 8 | 5. 35 | 4. 34 | 7. 12 |
| 1 Kronthlr. (9,75 = 1 Mk.) | 1. 16. 3 | 1. 13 — | 2. 42 | 2. 15 | 3. 12 |
| 1 Conv.-Thlr. (10 = 1 „ ) | 1. 11. 2 | 1. 8. 11 | 2. 24 | 2 — | 3. 5 |
| 1 „ Gulden (20 = 1 „ ) | — 20. 7 | — 16. 5 1/2 | 1. 12 | 1 — | 1. 10 1/2 |
| 20 Kreuzerstück (60 = 1 „ ) | — 6. 10 | — 5. 6 | — 24 | — 20 | — 8 4/5 |
| 10 „ (120 = 1 „ ) | — 3. 5 | — 2. 9 | — 12 | — 10 | — 4 2/5 |
| 5 „ (240 = 1 „ ) | — 1. 8 1/2 | — 1. 4 1/3 | — 6 | — 5 | — 2 1/5 |
| 1 „ (60 kr. = 1 fl.) | — — 4 | — — 3 1/5 | — 1 | — 1 | — 2/5 |
| 1 Spec.-Thlr. (9 = 1 Mk.) | 1. 16. 3 | 1. 13 — | 2. 42 | 2. 15 | 3. 12 |
| 2 Markstück (17 = Mk.) | — 24 — | — 19. 2 1/3 | 1. 24 | 1. 10 | 2 — |
| 1 „ = 16 ß | — 12 — | — 9. 7 | — 42 | — 35 | 1 — |
| 1 Schilling | — — 9 | — — 7 | — 2 3/4 | — 2 | — 1 |
| Neu 2/3 Stück (18 = 1 Mk.) | — 23. 3 | — 18. 7 | 1. 21 | 1. 7 1/2 | 1. 15 |
| 20 Frankstück (Gold) | 5. 10 — | 5. 8 — | 9. 20 | 7. 37 | 12. 15 |
| 5 „ | 1. 10 — | 1. 8 — | 2. 20 | 1. 54 | 3. 4 |
| 1 „ = 100 Cent. | — 8 — | — 6. 5 | — 28 | — 23 | — 10 2/3 |
| 1 Sous = 5 Cent. | — — 4 4/5 | — — 4 | — 1 1/2 | — 1 | — 1/2 |
| 1 Souverain à 20 ß | 6. 25. 8 | 6. 20. 7 | 12 — | 9. 48 | 16. 10 |
| 1 Schilling à 12 Pence | — 10. 4 | — 8. 2 | — 36 | — 29 1/2 | — 13 1/4 |
| 1 Penny | — — 10 | — 8 — | — 3 | — 2 1/2 | — 1 |

Ueberſicht der Baukoſten von den in Deutſch-

| Ord.-Zahl. | Bahnen. | Länge der Bahnen in Stunden 25 = 1 Grad. | Länge der Bahnen in Meilen 15 = 1 Grad. |
|---|---|---|---|
| 1 | Mannheim-Baden-Kehl-Freiburg . . | 50,90 | 30,54 |
| 3 | Frankfurt-Mainz-Wiesbaden . . . . | 9,77 | 5,86 |
| 4 | Bonn-Cöln . . . . . | 6,60 | 3,96 |
| 5 | Düſſeldorf-Elberfeld . . . . . | 5,96 | 3,58 |
| 6 | Cöln-Aachen-Herbesthal . . . . . | 19,32 | 11,59 |
| 8 | München-Augsburg . . . . . | 13,65 | 8,19 |
| 9 | Nürnberg-Fürth . . . . . | 1,36 | 0,82 |
| 10 | Augsburg-Donauwörth . . . . . | 9,16 | 5,50 |
| — | Nürnberg-Bamberg . . . . . | 12,73 | 7,64 |
| 11 | Leipzig-Altenburg-Crimmitzſchau . . | 15,32 | 9,19 |
| 12 | Leipzig-Dresden . . . . . | 25,80 | 15,48 |
| 13 | Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig . . | 26,76 | 16,05 |
| 14 | Magdeburg-Oſchersleben-Halberſtadt . | 13,09 | 7,86 |
| 15 | Wolfenbüttel-Oſchersleben . . . . | 11,96 | 7,18 |
| 16 | Braunſchweig-Harzburg . . . . . | 10,11 | 6,07 |
| 17 | Hannover-Braunſchweig . . . . . | 13,63 | 8,18 |
| 18 | Hamburg-Bergedorf . . . . . | 3,65 | 2,19 |
| 19 | Altona-Kiel . . . . . | 23,86 | 14,32 |
| 20 | Berlin-Anhalt-Cöthen . . . . . | 34,25 | 20,55 |
| 21 | Berlin-Potsdam . . . . . | 5,93 | 3,56 |
| 22 | Berlin-Stettin . . . . . | 30,25 | 18,15 |
| 23 | Berlin-Frankfurt a. d. O. . . . . | 18,28 | 10,97 |
| 24 | Breslau-Liegnitz . . . . . | 14,24 | 8,54 |
| 25 | Breslau-Freiburg-Schweidnitz . . . | 14,81 | 8,89 |
| 26 | Breslau-Oppeln . . . . . | 17,91 | 10,75 |
| 27 | Prag-Pilſen (Lahna) . . . . . | 12,80 | 7,68 |
| 28 | Budweis-Linz-Gmunden . . . . . | 44,28 | 26,57 |
| 29 | Wien-Stockerau-Brünn-Olmütz-Leipnick | 69,36 | 41,62 |
| 30 | Wien-Gloggnitz . . . . . | 16,95 | 10,17 |
| — | Mürzzuſchlag-Grätz . . . . . | 21,50 | 12,90 |
| | Zuſammen . . . . | 574,19 | 344,52 |
| | Durchſchnittlich . . . | 1 | 1 |
| | Locomotiv-Bahnen . . | 1 | 1 |

land bis zum Juli 1845 erbauten Eisenbahnen.

| Anlagekosten einschließlich der Betriebsmittel | | | | Bemerkungen. | Ord.-Zahl |
|---|---|---|---|---|---|
| für die ganze Bahn. | für die Wegstunde. | für die ganze Bahn. | für die deutsche Ml. | | |
| rheinl. fl. | rheinl. fl. | preuß Thlr. | preuß. Thlr. | Locomotivbahn | |
| 18,000,000 | 353,634 | 10,285,714 | 336,795 | mit 1 Geleise. | 1 |
| 3,517,324 | 360,013 | 2,009,900 | 342,987 | " | 3 |
| 1,544,536 | 234,021 | 882,592 | 222,877 | " | 4 |
| 3,455,216 | 579,734 | 1,974,409 | 551,511 | " | 5 |
| 15,988,285 | 827,551 | 9,136,163 | 788,279 | " | 6 |
| 4,186,211 | 306,682 | 2,392,120 | 292,078 | " | 8 |
| 213,470 | 156,970 | 121,983 | 148,760 | " | 9 |
| 3,450,000 | 376,637 | 1,971,429 | 358,442 | annäh. ber. 1 Gel. | 10 |
| 4,500,000 | 353,496 | 2,571,429 | 336,574 | " | — |
| 4,579,750 | 298,939 | 2,617,000 | 284,766 | " | 11 |
| 10,779,995 | 417,829 | 6,159,997 | 397,933 | 2 Geleise. | 12 |
| 8,561,029 | 319,919 | 4,892,017 | 304,798 | 2 " | 13 |
| 2,685,550 | 205,160 | 1,534,600 | 195,242 | 1 Geleise. | 14 |
| 2,800,000 | 234,114 | 1,600,000 | 222,841 | " | 15 |
| 2,062,375 | 203,993 | 1,178,500 | 194,151 | " | 16 |
| 2,446,591 | 179,500 | 1,398,052 | 170,911 | " | 17 |
| 1,605,055 | 439,740 | 917,174 | 418,800 | " | 18 |
| 3,586,456 | 150,313 | 2,049,403 | 143,115 | " | 19 |
| 8,220,354 | 240,010 | 4,697,345 | 228,581 | " | 20 |
| 2,480,021 | 418,216 | 1,417,155 | 398,077 | " | 21 |
| 6,501,724 | 214,933 | 3,715,271 | 204,698 | " | 22 |
| 4,684,213 | 256,248 | 2,676,693 | 244,001 | " | 23 |
| 4,375,000 | 307,233 | 2,500,000 | 292,740 | annäh. ber. 1 Gel. | 24 |
| 3,325,000 | 224,510 | 1,900,000 | 213,723 | 1 Geleise. | 25 |
| 3,120,203 | 174,216 | 1,782,973 | 165,858 | " | 26 |
| 449,575 | 35,123 | 256,900 | 34,450 | Pferdeb. m. 1 Gel. | 27 |
| 3,070,426 | 69,341 | 1,754,529 | 66,034 | " | 28 |
| 20,720,650 | 298,741 | 11,840,372 | 284,488 | Loc.-B. m. 1 Gel. | 29 |
| 10,721,068 | 632,511 | 6,126,324 | 602,392 | 6 1/3 Ml. Doppelb. | 30 |
| 6,321,000 | 294,000 | 3,612,000 | 280,000 | annäh. ber. 1 Gel. | — |
| 167,951,077 | | 95,972,044 | | | |
| | 292,501 | | 278,567 | Loc.- u. Pferdeb. | |
| | 317,981 | | 302,835 | ohne Pferdeb. | |

Ueberſicht der Baukoſten von den in Deutſch-

| Ord.-Zahl. | Bahnen. | Länge der Bahnen in Stunden 25 = 1 Grad. | Länge der Bahnen in Meilen 15 = 1 Grad. |
|---|---|---|---|
| 1 | Mannheim-Baden-Kehl-Freiburg . . | 50,90 | 30,54 |
| 3 | Frankfurt-Mainz-Wiesbaden . . . . | 9,77 | 5,86 |
| 4 | Bonn-Cöln . . . . . | 6,60 | 3,96 |
| 5 | Düſſeldorf-Elberfeld . . . . . | 5,96 | 3,58 |
| 6 | Cöln-Aachen-Herbesthal . . . . . | 19,32 | 11,59 |
| 8 | München-Augsburg . . . . . | 13,65 | 8,19 |
| 9 | Nürnberg-Fürth . . . . . | 1,36 | 0,82 |
| 10 | Augsburg-Donauwörth . . . . . | 9,16 | 5,50 |
| — | Nürnberg-Bamberg . . . . . | 12,73 | 7,64 |
| 11 | Leipzig-Altenburg-Crimmitzſchau . . | 15,32 | 9,19 |
| 12 | Leipzig-Dresden . . . . . | 25,80 | 15,48 |
| 13 | Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig . . | 26,76 | 16,05 |
| 14 | Magdeburg-Oſchersleben-Halberſtadt . | 13,09 | 7,86 |
| 15 | Wolfenbüttel-Oſchersleben . . . . | 11,96 | 7,18 |
| 16 | Braunſchweig-Harzburg . . . . . | 10,11 | 6,07 |
| 17 | Hannover-Braunſchweig . . . . . | 13,63 | 8,18 |
| 18 | Hamburg-Bergedorf . . . . . | 3,65 | 2,19 |
| 19 | Altona-Kiel . . . . . | 23,86 | 14,32 |
| 20 | Berlin-Anhalt-Cöthen . . . . . | 34,25 | 20,55 |
| 21 | Berlin-Potsdam . . . . . | 5,93 | 3,56 |
| 22 | Berlin-Stettin . . . . . | 30,25 | 18,15 |
| 23 | Berlin-Frankfurt a. d. O. . . . . | 18,28 | 10,97 |
| 24 | Breslau-Liegnitz . . . . . | 14,24 | 8,54 |
| 25 | Breslau-Freiburg-Schweidnitz . . . | 14,81 | 8,89 |
| 26 | Breslau-Oppeln . . . . . | 17,91 | 10,75 |
| 27 | Prag-Pilſen (Lahna) . . . . . | 12,80 | 7,68 |
| 28 | Budweis-Linz-Gmunden . . . . . | 44,28 | 26,57 |
| 29 | Wien-Stockerau-Brünn-Olmütz-Leipnick | 69,36 | 41,62 |
| 30 | Wien-Gloggnitz . . . . . | 16,95 | 10,17 |
| — | Mürzzuſchlag-Grätz . . . . . | 21,50 | 12,90 |
| | Zuſammen . . . . | 574,19 | 344,52 |
| | Durchſchnittlich . . . | 1 | 1 |
| | Locomotiv-Bahnen . . | 1 | 1 |

land bis zum Juli 1845 erbauten Eisenbahnen.

| Anlagekosten einschließlich der Betriebsmittel | | | | Bemerkungen. | Ord.-Zahl |
|---|---|---|---|---|---|
| für die ganze Bahn. | für die Wegstunde. | für die ganze Bahn. | für die deutsche Ml. | | |
| rheinl. fl. | rheinl. fl. | preuß Thlr. | preuß. Thlr. | Locomotivbahn | |
| 18,000,000 | 353,634 | 10,285,714 | 336,795 | mit 1 Geleise. | 1 |
| 3,517,324 | 360,013 | 2,009,900 | 342,987 | " | 3 |
| 1,544,536 | 234,021 | 882,592 | 222,877 | " | 4 |
| 3,455,216 | 579,734 | 1,974,409 | 551,511 | " | 5 |
| 15,988,285 | 827,551 | 9,136,163 | 788,279 | " | 6 |
| 4,186,211 | 306,682 | 2,392,120 | 292,078 | " | 8 |
| 213,470 | 156,970 | 121,983 | 148,760 | " | 9 |
| 3,450,000 | 376,637 | 1,971,429 | 358,442 | annäh. ber. 1 Gel. | 10 |
| 4,500,000 | 353,496 | 2,571,429 | 336,574 | " | — |
| 4,579,750 | 298,939 | 2,617,000 | 284,766 | " | 11 |
| 10,779,995 | 417,829 | 6,159,997 | 397,933 | 2 Geleise. | 12 |
| 8,561,029 | 319,919 | 4,892,017 | 304,798 | 2 " | 13 |
| 2,685,550 | 205,160 | 1,534,600 | 195,242 | 1 Geleise. | 14 |
| 2,800,000 | 234,114 | 1,600,000 | 222,841 | " | 15 |
| 2,062,375 | 203,993 | 1,178,500 | 194,151 | " | 16 |
| 2,446,591 | 179,500 | 1,398,052 | 170,911 | " | 17 |
| 1,605,055 | 439,740 | 917,174 | 418,800 | " | 18 |
| 3,586,456 | 150,313 | 2,049,403 | 143,115 | " | 19 |
| 8,220,354 | 240,010 | 4,697,345 | 228,581 | " | 20 |
| 2,480,021 | 418,216 | 1,417,155 | 398,077 | " | 21 |
| 6,501,724 | 214,933 | 3,715,271 | 204,698 | " | 22 |
| 4,684,213 | 256,248 | 2,676,693 | 244,001 | " | 23 |
| 4,375,000 | 307,233 | 2,500,000 | 292,740 | annäh. ber. 1 Gel. | 24 |
| 3,325,000 | 224,510 | 1,900,000 | 213,723 | 1 Geleise. | 25 |
| 3,120,203 | 174,216 | 1,782,973 | 165,858 | " | 26 |
| 449,575 | 35,123 | 256,900 | 34,450 | Pferdeb. m. 1 Gel. | 27 |
| 3,070,426 | 69,341 | 1,754,529 | 66,034 | " | 28 |
| 20,720,650 | 298,741 | 11,840,372 | 284,488 | Loc.-B. m. 1 Gel. | 29 |
| 10,721,068 | 632,511 | 6,126,324 | 602,392 | 6½ Ml. Doppelb. | 30 |
| 6,321,000 | 294,000 | 3,612,000 | 280,000 | annäh. ber. 1 Gel. | — |
| 167,951,077 | | 95,972,044 | | | |
| | 292,501 | | 278,567 | Loc.- u. Pferdeb. | |
| | 317,981 | | 302,835 | ohne Pferdeb. | |

| Ord.-Zahl. | Bahnen. | Länge der Bahnen in Stunden 25=1 Gr. | Länge der Bahnen in Meilen 15=1 Gr. | Betriebszeit Tage. |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Mannheim-Offenburg-Kehl (Bad. Staatsb.) | 35,50 | 21,30 | (1 *) |
| 3 | Frankfurt-Mainz-Wiesbaden | 9,77 | 5,86 | 366 |
| 4 | Bonn-Cöln | 6,60 | 3,96 | 321 |
| 5 | Düſſeldorf-Elberfeld | 5,96 | 3,58 | 366 |
| 6 | Cöln-Aachen-Herbesthal | 19,32 | 11,59 | 366 |
| 8 | München-Augsburg (Bayer. Staatsbahn) | 13,65 | 8,19 | 366 |
| 9 | Nürnberg-Fürth | 1,36 | 0,82 | 366 |
| 10 | Augsburg-Donauwörth (Bayer. Staatsb.) | 9,16 | 5,50 | 42 |
| — | Nürnberg-Bamberg (Bayer. Staatsbahn) | 12,73 | 7,64 | 92 |
| 11 | Leipzig-Altenburg-Crimmitzſchau | 15,32 | 9,19 | (2 *) |
| 12 | Leipzig-Dresden | 25,80 | 15,48 | 366 |
| 13 | Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig | 26.76 | 16,05 | 366 |
| 14 | Magdeburg-Orſchersleben-Halberſtadt | 13,09 | 7,86 | 366 |
| 15 | — 17. Braunſchweigiſche Staatsbahnen | 26,25 | 15,76 | (3 *) |
| 17 | Hannoverſche Staatsbahn | 9,45 | 5,67 | (4 *) |
| 18 | Hamburg-Bergedorf | 3,65 | 2,19 | 366 |
| 19 | Altona-Kiel | 23,86 | 14,32 | 114 |
| 20 | Berlin-Anhalt-Cöthen | 34,25 | 20,55 | 366 |
| 21 | Berlin-Potsdam | 5,93 | 3,56 | 366 |
| 22 | Berlin-Stettin | 30,25 | 18,15 | 366 |
| 23 | Berlin-Frankfurt a. d. O. | 18,28 | 10,97 | 366 |
| 24 | Breslau-Liegnitz | 14,24 | 8,54 | 74 |
| 25 | Breslau-Freiburg-Schweidnitz | 14,81 | 8,89 | (5 *) |
| 26 | Breslau-Oppeln | 17,91 | 10,75 | 366 |
| 28 | Budweis-Linz-Gmunden | 44,28 | 26,57 | 366 |
| 29 | Wien-Brünn-Olmütz-Leipnick | 69,36 | 41,62 | 366 |
| 30 | Wien-Gloggnitz | 16,95 | 10,17 | 366 |
| | Zuſammen | 524,49 | 314,73 | |

(Die mit * bezeichneten Bahnen ſind ſtreckenweiſe eröffnet worden.)

auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1844.

| Personen-Zahl. | Einnahme in Landesmünze. | Centner Güter. | Einnahme in Landesmünze. | Summe der Einnahmen in Landesmünze. | Summe der Einnahmen in rh. Gulden. | Einnahme per Tag u. Wegstunde. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | rh. fl. |
| 1,450,257 | 709,597 | 364,870 | 177,152 | 886,749 fl. | 886,749 | 86,05 |
| 743,667 | 381,793 | 75,271 | 35,577 | 435,373 „ | 435,373 | 121,76 |
| 537,610 | 100,702 | — | — | 103,947 „ | 181,907 | 85,86 |
| 283,084 | 90,642 | 924,757 | 62,333 | 155,900 „ | 272,825 | 125,07 |
| 374,474 | 303,299 | 2,755,149 | 227,098 | 541,926 „ | 948,371 | 134,12 |
| 185,373 | 194,278 | — | 88,197 | 282,475 fl. | 282,475 | 56,54 |
| 481,594 | 55,297 | 341 | 1,025 | 56,322 „ | 56,322 | 113,15 |
| 8,314 | — | — | — | 3,938 „ | 3,938 | 10,24 |
| 70,387 | — | — | — | 36,649 „ | 36,649 | 31,30 |
| 217,227 | 116,634 | 432,566 | 53,826 | 172,853 „ | 302,493 | 59,00 |
| 427,187 | 354,002 | 945,774 | 226,142 | 613,334 „ | 1,073,334 | 113,67 |
| 685,953 | 365,161 | 1,375,421 | 299,270 | 680,353 „ | 1,190,618 | 121,57 |
| 220,618 | — | 399,444 | — | 133,222 „ | 233,188 | 48,67 |
| 462,502 | 140,261 | — | 78,136 | 228,000 „ | 399,000 | 44,20 |
| 150,000 | — | — | — | 67,000 „ | 117,250 | 36,00 |
| 193,436 | 93,561 | — | 8,476 | 104,374 Mk. Ct. | 73,062 | 54,69 |
| 97,430 | 114,356 | — | 52,093 | 166,449 „ „ | 116,514 | 42,84 |
| 361,407 | 462,249 | 658,645 | 187,799 | 681,632 „ | 1,192,856 | 95,16 |
| 435,619 | 163,654 | 146,993 | 17 823 | 187,764 „ | 328,587 | 151,42 |
| 272,584 | 275,746 | 758,808 | 131,111 | 413,950 „ | 724,412 | 65,43 |
| 232,557 | 215,203 | 317,440 | 63,938 | 300,701 „ | 526,227 | 78,65 |
| 24,494 | — | — | — | 16,506 „ | 28,885 | 27,41 |
| 249,896 | 109,226 | 296,817 | 29,726 | 138,952 „ | 243,166 | 48,32 |
| 249,019 | 119,711 | — | 32,316 | 152,027 „ | 266,047 | 40,59 |
| 149,135 | — | 1,554,083 | — | 505,455 fl. C. M. | 619,182 | 38,21 |
| 668,907 | 871,703 | 2,027,718 | 793,017 | 1,660,707 „ „ | 2,034,366 | 80,14 |
| 1,057,636 | 641,286 | 1,184,645 | 217,053 | 906,353 „ „ | 1,110,282 | 178,97 |
| 10,290,367 | | | | | 13,684,078 | |

(Durchschnittliche Einnahme pro Tag und Wegstunde 77 fl. 22 kr. — Die Zahlen der letzten Colonne lassen sich pro Meile und preuß. Thaler reduciren, wenn dieselben mit 0,9524 multiplicirt werden.)

## Die Erträgnisse der Eisenbahnen im Jahre 1844 in Großbritannien, Frankreich, Belgien und Deutschland.

| Namen der Länder. | Länge der betriebenen Bahnstr. Ende 1844. | Anlagekosten einer Meile Eisenbahn. | Gesammte Brutto-Einnahmen. | Bruttoertrag einer Meile Eisenbahn. | Die Brutto-Einnahme beträgt vom Anlage-Capital |
|---|---|---|---|---|---|
| | geogr. Mi. | fl. rhein. | fl. rhein. | fl. rhein. | Procent. |
| 1) Großbritannien | 392 | 1,882,300 | 67,019,784 | 180,680 | 9,6 |
| 2) Frankreich . . . | 72,9 | 1,310,000 | 9,926,000 | 136,160 | 10,5 |
| 3) Belgien . . . . . | 75,5 | 865,000 | 5,240,900 | 69,416 | 8,0 |
| 4) Deutschland . . | 286,2 | 563,770 | 12,843,489 | 53,490 | 9,4 |
| | 826,6 | 1,320,280 | 95,030,173 | 126,333 | 9,3 |

Anmerkung zu 1): Im Mittel für das ganze Jahr waren 370 Meilen im Betrieb, wonach der Bruttoertrag per Meile berechnet ist. Die Zahlen gelten von 40 Eisenbahnen, von welchen Frequenz und Einnahme regelmäßig veröffentlicht werden. 2) Die Angaben sind von 7 Eisenbahnen. 4) Umfaßt 25 Eisenbahnen, oder mit Ausschluß der österreichischen Staatsbahn sämmtliche mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahnen in Deutschland. Die Anlagekosten und Einnahmen per Meile sind als Durchschnitt von 20 Eisenbahnen mit 229,2 Meilen Länge berechnet. Bei der Berechnung der durchschnittlichen Anlagekosten und Einnahmen von sämmtlichen Bahnen sind für Großbritannien 370, und für Deutschland 229,2 Meilen angenommen.

Aus obigem Ausweis ergibt sich, daß die englischen Eisenbahnen durchschnittlich $3^3/_5$ Mal so viel als die deutschen, $2^3/_5$ Mal so viel als die belgischen, und nur $^1/_3$ mehr als die französischen ertragen haben. — Bei der Annahme, daß im Jahre 1844 die Betriebsauslagen durchschnittlich 47,8 % von den Einnahmen betragen haben, eine Annahme, welche von der Wirklichkeit nicht viel abweichen kann, ergibt sich ein Reinertrag von 5 % auf das Anlagecapital sämmtlicher Eisenbahnen. — Rechnet man zu obigen Eisenbahnen diejenigen in Großbritannien, Frankreich und Deutschland, von denen keine regelmäßigen Ausweise über ihre Ergebnisse ꝛc. veröffentlicht werden, so wie diejenigen in Holland, Rußland Ungarn und Italien hinzu, so findet man, daß die Gesammtlänge der Eisenbahnen, welche Anfangs 1845 dem Verkehr übergeben waren, in runder Zahl 1000 geographische Meilen ausmacht, und daß die Anlagekosten derselben ungefähr 1250 Millionen rhein. Gulden betragen haben.

(Eisenb.-Ztg.)

**Ueberſicht von den Preiſen der Plätze auf ſämmtlichen Eiſenbahnen für die badiſche Wegſtunde oder franzöſiſche Lieues; 25 = 1 Grad des 360 theil. Meridians.**

(Taxe in rheinl. Kreuzern, 60 = 1 fl.; 28 = 1 Frank.)

| Ord.-Zahl. | Bahnen. | Länge der Bahn. | 1 Perſon für die Wegſt. I. Claſſe. | II. Claſſe. | III. Claſſe. | IV. Cl. u. Stehw. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | St. | kr. | kr. | kr. | kr. |
| 1 | Mannheim-Kehl-Freiburg | 50, | 11 | 7,5 | 5,5 | 3,5 |
| 3 | Frankfurt-Mainz-Wiesbaden | 9,43 | 17,2 | 11,5 | 8 | 5,4 |
| 4 | Bonn-Cöln | 6,6 | 8 | 5,3 | 4 | 2,7 |
| 5 | Düſſeldorf-Elberfeld | 5,96 | 14,7 | 10,6 | 7,3 | 6 |
| 6 | Cöln-Aachen-Herbesthal | 19,32 | 13,8 | 10,1 | 6,9 | — |
| 8 | München-Augsburg | 13,65 | 10,5 | 7 | 4,8 | — |
| 9 | Nürnberg-Fürth | 1,36 | 8,8 | 6,6 | 4,4 | — |
| 10a | Augsburg-Donauwörth | 9,16 | 9,8 | 6,6 | 4,6 | — |
| 10b | Nürnberg-Bamberg | 12,73 | 11,3 | 7,5 | 5,2 | — |
| 11 | Leipzig-Altenburg-Crimmitzſchau | 15,32 | 16,4 | 10,3 | 6,2 | — |
| 12 | Leipzig Dresden | 25,80 | 12,2 | 9,2 | 6,1 | (5,2) |
| 13 | Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig | 26,76 | 12,6 | 8,4 | 5,2 | — |
| 14 | Magdeburg-Oſchersleben-Halberſtadt | 13,09 | 12 | 8 | 5,3 | — |
| 15 | Oſchersleben-Wolfenbüttel | 11,96 | 12,4 | 8,4 | 5,5 | — |
| 16 | Braunſchweig-Harzburg | 10,11 | 13,3 | 7,3 | 5,6 | 3,4 |
| 17 | Hannover-Braunſchweig | 13,63 | 12,2 | 8,3 | 5,1 | — |
| 18* | Hamburg-Bergedorf | 3,65 | 11,5 | 8,6 | 5,8 | — |
| 19 | Altona-Kiel | 23,86 | 13,2 | 8,8 | 4,4 | — |
| 20 | Berlin-Wittenberg-Cöthen | 34,25 | 12,3 | 8,2 | 5,1 | — |
| 21 | Berlin-Potsdam | 5,93 | 11,8 | 8,9 | 5,9 | — |
| 22 | Berlin-Stettin | 30,25 | 12,1 | 9,5 | 6,1 | — |
| 23 | Berlin-Frankfurt a. d. O. | 18,28 | 17,2 | 12,4 | 7,2 | — |
| 24 | Breslau-Liegnitz | 14,24 | 12,3 | 8 | 5,2 | — |
| 25 | Breslau-Freiburg-Schweidnitz | 14,81 | 12,5 | 8,5 | 5,7 | — |
| 26 | Breslau-Oppeln | 17,91 | 14,8 | 9,4 | 5,5 | — |
| 28 | Budweis-Linz-Gmunden | 44,28 | 7,1 | 4,6 | (3,2) | — |
| 29 | Wien-Brünn-Olmütz-Leipnick | 69,36 | 17,3 | 10,8 | 7,2 | (4,3) |
| 30a | Wien-Gloggnitz | 16,95 | 14,2 | 10,6 | 7,1 | — |
| 30c | Mürzzuſchlag-Grätz | 21,50 | 12,6 | 7,7 | 5,6 | 4,2 |
| | Durchſchnittliche Fahrpreiſe | 1 St. | 12,6 | 8,6 | 5,6 | 4,3 |
| 2 | Straßburg-Baſel (Elſaß) | 32,29 | 12,7 | 9,5 | 6,4 | — |
| 7 | Herbesthal-Oſtende (Belgien) | 57,41 | 8,5 | 6,7 | 4,3 | — |

* Die Fahrpreiſe der hamburg-bergedorfer Bahn ſind an Sonn- und Feiertagen 1/4 höher.

**Ueberſicht von den Preiſen der Plätze auf ſämmtlichen Eiſenbahnen für die geographiſche Meile; 15 = 1 Grad des 360 theil. Meridians.**

(Taxe in Silbergroſchen à 12 Sgr; 1 Sgr = 3 1/2 kr. rhein.; 8 Sgr = 1 Frank.)

| Ord.-Zahl. | Bahnen. | Länge der Bahn. | 1 Perſ. f. d. geogr. Mil. I. Claſſe. | | II. Claſſe. | | III. Claſſe. | | IV. Cl. u. Stehw. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Meil. | Sgr | Sgr | Sgr | Sgr | Sgr | Sgr | Sgr | Sgr |
| 1 | Mannheim-Kehl-Freiburg . . . | 30 | 5. | 3 | 3. | 7 | 2. | 7 | 1. | 8 |
| 3 | Frankfurt-Mainz-Wiesbaden . . . | 5,66 | 8. | 3 | 5. | 6 | 3. | 10 | 2. | 7 |
| 4 | Bonn-Cöln . . . . . | 3,96 | 3. | 9 | 2. | 6 | 1. | 11 | 1. | 3 |
| 5 | Düſſeldorf-Elberfeld . . . . . | 3,58 | 7 | — | 5 | — | 3. | 6 | 2. | 9 |
| 6 | Cöln-Aachen-Herbesthal . . . . | 11,59 | 6. | 7 | 4. | 10 | 3. | 3 | — | |
| 8 | München-Augsburg . . . . . | 8,19 | 5 | — | 3. | 4 | 2. | 4 | — | |
| 9 | Nürnberg-Fürth . . . . . | 0,82 | 4. | 2 | 3. | 2 | 2. | 1 | — | |
| 10a | Augsburg-Donauwörth . . . . | 5,50 | 4. | 8 | 3. | 2 | 2. | 2 | — | |
| 10b | Nürnberg-Bamberg . . . . . | 7,64 | 5. | 5 | 3. | 7 | 2. | 6 | — | |
| 11 | Leipzig-Altenburg-Crimmitzſchau . | 9,19 | 7. | 10 | 4. | 11 | 2. | 11 | — | |
| 12 | Leipzig-Dresden . . . . . | 15,48 | 5. | 10 | 4. | 5 | 2. | 11 | (2. | 6) |
| 13 | Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig . | 16,05 | 6 | — | 4 | — | 2. | 6 | — | |
| 14 | Magdeburg-Oſchersleben-Halberſtadt | 7,86 | 5. | 9 | 3. | 10 | 2. | 7 | — | |
| 15 | Oſchersleben-Wolfenbüttel . . . | 7,18 | 5. | 11 | 4 | — | 2. | 7 | — | |
| 16 | Braunſchweig-Harzburg . . . . | 6,07 | 6. | 4 | 3. | 6 | 2. | 8 | 1. | 8 |
| 17 | Hannover-Braunſchweig . . . . | 8,18 | 5. | 10 | 4 | — | 2. | 6 | — | |
| 18* | Hamburg-Bergedorf . . . . . | 2,19 | 5. | 6 | 4. | 2 | 2. | 9 | — | |
| 19 | Altona-Kiel . . . . . | 14,32 | 6. | 3 | 4. | 2 | 2. | 1 | — | |
| 20 | Berlin-Wittenberg-Cöthen . . . | 20,55 | 5. | 10 | 3. | 11 | 2. | 5 | — | |
| 21 | Berlin-Potsdam . . . . . | 3,56 | 5. | 7 | 4. | 3 | 2. | 10 | — | |
| 22 | Berlin-Stettin . . . . . | 18,15 | 5. | 9 | 4. | 7 | 2. | 11 | — | |
| 23 | Berlin-Frankfurt a. d. O. . . . | 10,97 | 8. | 2 | 5. | 11 | 3. | 5 | — | |
| 24 | Breslau-Liegnitz . . . . . | 8,54 | 5. | 10 | 3. | 10 | 2. | 6 | — | |
| 25 | Breslau-Freiburg-Schweidnitz . . | 8,89 | 6 | — | 4. | 1 | 2. | 9 | — | |
| 26 | Breslau-Oppeln . . . . . | 10,75 | 7. | 1 | 4. | 6 | 2. | 7 | — | |
| 28 | Budweis-Linz-Gmunden . . . . | 26,57 | 3. | 5 | 2. | 3 | (1. | 6) | — | |
| 29 | Wien-Brünn-Olmütz-Leipnick . . | 41,62 | 8. | 2 | 5. | 1 | 3. | 5 | (2— | ) |
| 30a | Wien-Gloggnitz . . . . . | 10,17 | 6. | 9 | 5. | 1 | 3. | 5 | — | |
| 30c | Mürzzuſchlag-Grätz . . . . . | 12,90 | 6 | — | 3. | 8 | 2. | 8 | (2— | ) |
| | Durchſchnittliche Fahrpreiſe . . | 1 Ml. | 6 | — | 4. | 1 | 2. | 8 | 2. | 1 |
| 2 | Straßburg-Baſel (Elſaß) . . . | 19,37 | 6. | 1 | 4. | 6 | 3. | — | — | |
| 7 | Herbesthal-Oſtende (Belgien) . . | 34,45 | 4. | 1 | 3. | 2 | 2 | — | — | |

* Die Fahrpreiſe der hamburg-bergedorfer Bahn ſind an Sonn- und Feiertagen 1/4 höher.

# Nachtrag.

Neuer Tarif (vom Juli 1845) für die Beförderung von Personen auf den königlich bayerischen Eisenbahnen.

| Von **München** nach | Preise der Plätze. I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. | Von **Augsburg** nach | Preise der Plätze. I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. | | fl. kr. | fl. kr. | fl. kr. |
| Pasing . . . . | — 18 | — 12 | — 9 | Stierhof. . . . | — 12 | — 9 | — 6 |
| Lochhausen . . | — 30 | — 21 | — 15 | Mering . . . . | — 33 | — 24 | — 15 |
| Olching . . . . | — 45 | — 30 | — 21 | Althegenberg . | — 51 | — 33 | — 24 |
| Maisach . . . . | 1 — | — 39 | — 27 | Nannhofen . . | 1. 12 | — 48 | — 33 |
| Nannhofen . . | 1. 15 | — 51 | — 33 | Maisach . . . . | 1. 27 | — 57 | — 39 |
| Althegenberg . | 1. 36 | 1. 6 | — 45 | Olching . . . . | 1. 39 | 1. 6 | — 45 |
| Mering . . . . | 1. 54 | 1. 15 | — 51 | Lochhausen . . | 1. 57 | 1. 18 | — 54 |
| Stierhof. . . . | 2. 15 | 1. 30 | 1 — | Pasing . . . . | 2. 9 | 1. 27 | — 57 |
| Augsburg . . . | 2. 24 | 1. 36 | 1. 6 | München . . . | 2. 24 | 1. 36 | 1. 6 |
| Von **Oberhausen** nach | | | | Von **Nordheim** nach | | | |
| Gersthofen . . | — 12 | — 9 | — 6 | Meitingen . . . | — 45 | — 30 | — 21 |
| Meitingen . . . | — 45 | — 30 | — 21 | Gersthofen . . . | 1. 21 | — 54 | — 36 |
| Nordheim . . . | 1. 30 | 1 — | — 42 | Oberhausen . . | 1. 30 | 1 — | — 42 |
| Von **Nürnberg** nach | | | | Von **Bamberg** nach | | | |
| Eltersdorf. . . | — 39 | — 27 | — 18 | Hirschaid . . . | — 27 | — 18 | — 12 |
| Erlangen . . . | — 51 | — 36 | — 24 | Forchheim . . . | 1 — | — 39 | — 27 |
| Baiersdorf . . | 1. 9 | — 48 | — 33 | Baiersdorf . . | 1. 18 | — 51 | — 36 |
| Forchheim . . . | 1. 27 | 1 — | — 39 | Erlangen . . . | 1. 36 | 1. 3 | — 42 |
| Hirschaid . . . | 1. 57 | 1. 18 | — 54 | Eltersdorf. . . | 1. 48 | 1. 12 | — 48 |
| Bamberg . . . | 2. 24 | 1. 36 | 1. 6 | Fürth . . . . . | 2. 15 | 1. 30 | 1. 3 |
| | | | | Nürnberg . . . | 2. 24 | 1. 36 | 1. 6 |

Die an den Reiseſcheinen befindlichen Coupons dürfen nur durch den Conducteur getrennt werden; Reiseſcheine ohne Coupons ſind beim Einſteigen in die Wagen ungültig. — Eine erwachſene Perſon kann ein Kind unter 3 Jahren frei mit ſich führen; Kinder von 3 — 10 Jahren können mit ihrem Billet in der zunächſt höheren Claſſe reiſen; und eine erwachſene Perſon mit einem Kinde dieſes Alters hat für die III. Claſſe nur ein Billet II. Claſſe zu löſen.

3 9015 02093 2805